

B COMERCIO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO: EVOLUCIÓN RECIENTE Y ASUNTOS DE POLÍTICA

1. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo, al igual que los demás servicios de transporte, está relacionado con el comercio internacional de mercancías. En primer lugar, el transporte aéreo es objeto de comercio como servicio por derecho propio. En segundo lugar, es un servicio intermedio fundamental para muchos otros tipos de comercio, tanto en la oferta de bienes como en la del servicio (por ejemplo, en el turismo). Son muchos los estudios en los que se ha demostrado la importancia de una infraestructura de transporte aéreo eficiente, efectiva y fiable, especialmente en los países en desarrollo, para lograr que se maximicen los beneficios del comercio (OMC, 2004). En otro estudio de alcance mundial se concluye que el transporte aéreo es un factor clave en el comercio internacional al proporcionar influencia en la decisión, tanto de carácter comercial como de oportunidad del tiempo libre, de mucha persona. Se espera que la importancia aumente como consecuencia de la innovación tecnológica, la delegación del mantenimiento a los operadores para la empresa y el mantenimiento, factores que están haciendo que el transporte aéreo sea más accesible a un conjunto más amplio de clientes a una gama más amplia de países.

Por la importancia del servicio de transporte aéreo al hecho de que es el medio de transporte más rápido y el más cómodo para viajar a la población, el sector parece estar en línea con un rápido crecimiento. Los medios de comunicación destacan con frecuencia el hecho de que la industria aérea es rentable. Cuando un país impone restricciones en el comercio aéreo en no cumplimiento de la realidad cuando existen abajamientos amplios de crecimiento económico social, especialmente en los que se refieren a la pérdida de empleo, en algún caso, pérdida de imagen y pérdida de un país nacional.¹

Na al menos, la noticia no siempre es mala. Los países de bajo costo, medianos y nuevos modelos comerciales, han hecho más accesible en algunas regiones los viajes por vía aérea, tanto a nivel nacional como internacional, reduciendo el costo del servicio al reducir los costos de mantenimiento y operación. Por otra parte, el crecimiento de la aviación de la aerolínea Airbus 380 -el mayor avión de pasajeros del mundo- a principios de 2005 reforzará el sector de la aviación y lo hará crecer a un ritmo del 30% anual el Boeing 747.² Complementa la innovación mecánica la rápida aceptación de Internet como medio postal y electrónico de comunicación de transporte aéreo.

La política gubernamental en materia de transporte aéreo internacional no ha permanecido inactiva. No obstante, hace falta el liderazgo de los países en el comercio aéreo internacional competitivo no ha sido fácil. Una serie de gobiernos de países en desarrollo de desarrollo han emprendido conjuntos de políticas de gran alcance encaminadas a delegar la autoridad, a menos que la propiedad y el control libere al operador a los operadores migratorios y a la industria aérea. El liderazgo de la política ha cambiado. No es necesario que se haga lo mismo, aunque en conflicto, de prácticas adecuadas de servicio de transporte aéreo internacional en actividad. Por consiguiente, sigue habiendo una serie de problemas clave pendientes en cuanto a la financiación y el desempeño del sistema internacional para que se mejore la competencia.

La finalidad de este abajamiento es aminorar el costo del comercio del transporte aéreo internacional efectivo en el comercio internacional de servicios de transporte aéreo en el comercio de bienes y servicios en general. Para ello, se aclara en primer lugar los mecanismos por los que el transporte aéreo contribuye al comercio internacional (véase el 2). A continuación, se evalúan los aspectos de la política económica del sistema de transporte aéreo internacional (véase el 3). Estando en el análisis se ven en la sección 4, en la que se evalúan las alternativas de la competencia en el sector del transporte aéreo internacional con el comercio internacional.

¹ En el último de los cambios impuestos cabe citar el de Ana Ai line en Australia, en 2001, el de Ai Af iq e en 2002. Ai Af iq e e a propiedad de 11 países de África Occidental.

² En 1989 se lanzó la versión modificada del Boeing 747, el 747-400, capaz de operar en pacífico y en alta.

Gráfico 1



c

El gráfico 2 muestra la cambio en distribución del tráfico por región, medida en tráfico de pasajeros. En los 11 años comprendidos entre 1991 y 2002 el mayor aumento del tráfico internacional corresponde a la región

Cuadro 2

C	C	C	-	C	Re lado financiero ²
Nombre de líneas aéreas (1)	Ponderaje del tráfico internacional (aéreo - km)	Datos operativos			

La cifra que figuran en el gráfico 2 del capítulo 2 con la siguiente claridad indica que la demanda de transporte aéreo depende en gran medida del PIB per cápita. La región con mayor PIB per cápita es Europa y América del Norte, y es en consecuencia de donde se origina el tráfico mundial. Por otra parte, la región de Asia y el Pacífico, que es la que muestra el mayor crecimiento del PIB y del comercio

de ejercicio de transporte aéreo en el caso de todo lo país. En año que se en a nada menos que el 81 por ciento de la producción total de ejercicio de transporte aéreo en el caso de Malasia, la cifra correspondiente en el caso de Japón es del 33 por ciento del 26 por ciento en el del Taipei Chino. También en lo da o sobre la imposición de la cifra. El fisco de pasajeros se en a lo el 54 por ciento de la producción total de ejercicio de transporte aéreo de la CE, en cambio, la cifra es del 80 por ciento en el caso de los Estados Unidos.

Lo cual o fijo p eden e plica en pa e po q e a ienden cie o pa e de de ino .⁹ Como na emp e a iene q e in_e i en capacidad pa a mini a n e_icio, lo ha nicamen e en me cado o pa e de ci dade en lo

La elasticidad precio de la demanda es un indicador que a menudo se utiliza para diferenciar en el tipo de demanda.¹¹ En el cuadro 4 se muestran los valores de elasticidad calculados en la ganancia y el costo y se diferencian el crecimiento del mercado de servicio de transporte aéreo. Los resultados indican que los valores intermedios ponderados al hecho de que la demanda difiere en el costo y el tipo de servicio. En general, la demanda de clase preferente es más inelástica en función del precio más inelástica que la clase turista, especialmente en el servicio nacional de la ganancia (Canadá, 2001). Cabe señalar que el costo de operación en el momento, considerando el costo de mantenimiento en relación con el crecimiento del mercado.

Con respecto a lo contrario, el gráfico 3 indica que la elasticidad global de costo de la línea aérea no ha cambiado mucho con el tiempo, aunque el costo ha aumentado en el caso de la línea aérea concursa. La operación de servicio, con inclusión del costo de la aeronave, el pago de explotación, es en un 45 por ciento aproximadamente del costo total. El costo de explotación corresponde al costo operativo. Los datos públicos de la elasticidad de costo de la línea aérea en el combustible la mano de obra. Aunque en el gráfico 3 no figura el pago de la mano de obra, alguna estimación reciente indica que es en un 40 por ciento del costo total. Por consiguiente, cuando aumentan los precios del combustible, o cuando se ejerce presión con respecto a la rentabilidad, no es de esperar que la línea aérea aumente el precio de la mano de obra en concepto de mano de obra de la línea aérea por su capacidad.

b) Tecnología

Aunque el cambio tecnológico afecta a todo lo económico, a poco afectan a uno como al costo del transporte aéreo. Al menos el público que viajará puede identificar fácilmente con la línea de billete de avión por línea y la eficacia de la fecha de entrega del paquete y el precio de venta. Uno de los efectos más importantes y tangibles de la tecnología ha sido la explotación de la capacidad y el alcance de la aeronave. En 1935 la aeronave más moderna en servicio comercial era la DC-3 de la Douglas Corporation, que en línea con una velocidad de 346 km/hora y un alcance de 563 km. Desde entonces se ha desarrollado una

¹¹ La elasticidad precio de la demanda se define como la variación porcentual de la cantidad demandada ocasionada por una variación

...e de aeronaves que han cambiado no sólo la industria sino también la vida de la persona. Por ejemplo, en la época inmediatamente posterior a la Segunda Guerra Mundial el avión dominante era el Lockheed Constellation, que redujo la duración del viaje de Nueva York a Los Angeles de lo que el Estado Unidos a la hora a menos de diez horas. Como consecuencia la industria, pero la potencia del Constellation dio paso a la era del avión de pasajeros.

c) Infraestructura

El tamaño y la eficiencia nacional e internacional de la infraestructura depende de la naturaleza de la actividad, incluida la política gubernamental. El tamaño de la infraestructura depende de los elementos del comercio, que incluye el medio de transporte, como el servicio aéreo, el servicio de ferrocarril, el servicio de autobús, el servicio de carga, el servicio de almacenamiento, el servicio de distribución de alimentos. Por lo tanto, el comercio debe tener en cuenta el efecto negativo en el medio ambiente. En la práctica, la infraestructura afecta al comercio. El lado del comercio y la gestión de la infraestructura con implicaciones relacionadas con el medio ambiente.

) 1 1 2)

Por lo tanto, el principal problema con la emisión de CO_2 de la combustión de la gasolina de aviación es el ruido.¹⁵ En cuanto a la operación en tierra, el problema con el ruido, la congestión del tráfico, la contaminación de la tierra y el ruido.

El ruido aéreo, tanto nacional como internacional, tiene efectos locales y mundiales en el medio ambiente. Los efectos locales incluyen el problema de ruido aéreo y ruido de la aeronave. Es evidente que la congestión de aeropuertos o la expansión de los mismos en el área del problema. Los efectos

in e en cambio de política imilar e en o o paUe dio finalmen e l ga a n e, o enfoq e de política a n cambio del modo de pen a con e pec o al alcance apropiado de la in e, enci n g be nament al en e e ec o (S ab , 1989; Ande on o o , 1998).

Algunas de las ventajas económicas que pueden derivarse de lo anterior de los efectos de la desregulación en el Estado Unido pueden ser las siguientes:

Un beneficio fundamental de la desregulación fue el aumento en el número de empresas en el mercado, tanto de compañías aéreas como de compañías de aviación. En 1978-2003 en adelante el número de compañías aéreas (Jordan 2005).

La mayor libertad de entrada competitiva y el aumento en la eficiencia de la aviación,

En la Europa con unen al la de eglamen aci n empe de p q e en lo E ado Unido ig i n i mo m len o. La inicia i a del Me cado nico de 1992 de empe na f nci n f ndamen al en la aplicaci n de ma o libe ad de en ada fijaci n de p ecio . De p , di e o eglamen o p om lgado po el Con ejo E opeo, efo ado po medida de aplicaci n pe inen e apo o de la pol Uca po pa e de la Com i n de la CE, han p omo ido la libe ad de fijaci n de p ecio la fle ibilidad ope a i a en la Com nidad (B on, 1990; Gold ein, 2001). De de en once , la g an compe encia de lo an po i a de bajo co o ha p ocoado impo an e ed ccione de la a ifa pa a lo con mido e en m cho me cado de e i cio a eo de pa aje o de pa e de ci dade de la CE. M ecien emen e, la de eglamen aci n in acom ni a ia e ha complemen ado con na impo an e inicia i a de ape a a lo me cado e e io e de la Com i n de la CE (pa a n an li i m de allado, a e la ecci n 6, . a).

En f i ca, lo e f e o de plegado pa a p omo e la i e i n en la nece a ia inf ae c a log a e i cio m efcien e den o de la egi n han log ado e l ado a iado . Seg n Gold ein (2001), el con inen e ha ido adicionalmen e e agado con elaci n a la efo ma no ma i a aplicada ap ndiceen el eco de la a iaci n ci il en el e o del m ndo, an o en la econom a de la OCDE como en A ia Am i ca La ina, lo q e ha ob ac li ado lo e f e o eali ado pa a a men a la co ien e de i mo, a ae IED mejo a lo e l ado de e po aci n. S g e e q e na deficiencia e pec i ca ha ido la fal a de a enci n a la p omoci n de la compe encia a ob e a ncia, lo q e ha p e o en peligo lo inc emen o po enciale del biene a e l an e de la p i a i aci n lo cambio cone o en la e c a de p opiedad gobie no. En alg no ca o , e pecialmen e en el f i ca S b-Saha iana, la eg idad de lo e i cio de an po e a eo ha ido ambi n mo i o de p eoc paci n. Debido a ello, el cen o de a enci n de di e a inicia i a de lo E ado Unido en la egi n ha ido mejo a la eg idad de la l Hea a ea p omo e al mi mo tiempo a inc lacione in e nacionale efcien e (Gold ein 2001).

El an e io b e e e amen de lo enfoq e de la eglamen aci n, de eglamen aci n coope aci n no ma i a adop ado en el eco del an po e a eo nacional pone de elie e a ia en e an a . En p ime l ga , indica cla amen e q e en m cho pa Ue la eliminaci n de e iccione a la en ada, la alida la fijaci n de p ecio





En el último período en lo que se demuestra que la limitación al acceso al mercado de compañías aéreas internacionales eleva el precio (González Nicolás (2000, 2001) Doo, et al (2001)).²⁶ En el estudio de Doo, et al (2001), por ejemplo, se estiman los efectos de la liberalización en 35 economías y llega a la conclusión de que el aumento de la tarifa nacional de línea de aerolínea es del 3 al 22 por ciento. De hecho, se demuestra que el comercio de servicios aéreos y el régimen más liberal es el aumento de la tarifa aérea. Por ejemplo, los Estados Unidos tienen el régimen más liberal

Los precios que se consiguen en el comercio internacional dependen de los mercados. La oferta y la demanda dependen de los precios. Una consecuencia de la oferta y la demanda es que, si los precios no están conectados por la oferta y la demanda, los precios pueden ser diferentes en los mercados internacionales.

La condición de equilibrio en el comercio internacional en el nivel nacional. Ello se debe a que en el mercado interno los países pueden implementar políticas de comercio exterior de conformidad con el equilibrio en el comercio internacional. En el mercado internacional los países pueden establecer políticas de comercio exterior con el gobierno. Ello significa que la oferta y la demanda en el comercio internacional se enfrentan con los precios de equilibrio. El precio que se paga en el mercado interno, en el que en la mayoría de los países la oferta y la demanda nacionales pueden estar en equilibrio con la oferta y la demanda. Como resultado, el comercio internacional que se realiza se establece en la oferta y la demanda. Una diferencia en los precios de equilibrio en el comercio internacional puede ser difícil de establecer que en el comercio internacional con el comercio internacional.

b) Competencia en materia de precios

En el cuadro 6 se muestra el actual panorama de alianzas en el aeropuerto internacional. En 2002 había cinco importantes alianzas, pero actualmente, a la consolidación del sector, los miembros son: One World, Sky Alliance y Skymark. Una característica importante de estas alianzas es la inclusión de nuevas aerolíneas importantes de cada una de las principales regiones económicas. De esta manera, cada una de ellas alega que tiene un centro en la región que pretende servir y proporcionar conexiones con centros de otras regiones. Por ejemplo, en el caso de la alianza One World, American Airlines tiene un centro en el Estado Unido para la alianza, al igual que hace British Airways con respecto a Europa. En Asia Oriental la región del Pacífico Sur lo componen Hong Kong, China (Cathay Pacific) y Singapur (Qantas).

Cuadro 6

▼			
Miembro	Pasajeo (Miles)	RPK ¹ (Volumen de pasajeros millones)	ASK ² (Volumen de asientos millones)
Aeroméxico	8835	12982	19965
Air France	44405	99863	131719
Alitalia	22259	28170	39023
Continental	39856	94783	125593
CSA	3344	4784	6622
Delta	84124	143478	192975
KLM	18741	56555	71366
Korean Air	21270	39936	58284
Norwegian	52788	110199	142573

✈			
Miembro	Pasajeo (Miles)	RPK ¹ (Volumen de pasajeros millones)	ASK ² (Volumen de asientos millones)
Air Canada	19857	59018	79630
Air New Zealand	10123	22689	31041
ANA	43388	52077	81297
Ariana	11703	16156	23781
Australian Airlines	6895	14537	20387
bmi	9113	6514	9972
Blue1	628	411	920
LOT	3252	5434	7592
Lufthansa	44477	96617	124166
SAS	26537	26733	39480
Singapore Airlines	13124	63816	88580
Spanair	5831	5143	7979
TAP Air Portugal	5841	12012	16837
Thai	16623	44773	63952
United Airlines	66526	167136	217798
US Airways	41251	60736	82870
Vaig	11329	26081	36605

✈			
Miembro	Pasajeo (Miles)	RPK ¹ (Volumen de pasajeros millones)	ASK ² (Volumen de asientos millones)
Aer Lingus	6596	9963	12271
American	88798	193135	265199
British Airways	34815	100426	137483
Cathay Pacific	9991	42727	59224
Finnair	5556	8641	13792
Iberia	25087	41956	55930
LAN	5509	13255	19013
Qantas	23520	68923	89064

¹ RPK = Pasajeo - kilómetro de pago

² ASK = Asiento - kilómetro disponible

Nota: Todo lo dado proviene de IATA WATS 2004 (Estadísticas de aeropuerto y aerolíneas mundiales de la IATA); la cifra corresponde a 2003. TAP Air Portugal se unió a la Sky Alliance en marzo de 2005.

Fuente: IATA.

d) Consecuencias para el comercio internacional

infancia a la defensa de la competencia. Asimismo, se ha observado que es probable que en el futuro se den lugar a nuevas formas de cooperación internacional por medio de organismos regionales multilaterales adaptados. Una mayor competencia en los mercados de productos (especialmente, en materia de eficiencia) a través de la combinación de los recursos de los países en desarrollo como resultado de alianzas internacionales, lo que representa una oportunidad de beneficio a largo plazo de desarrollo y crecimiento.

5. FUNCIONES DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA Y DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN PERTINENTES

La legislación de la competencia en el sector del transporte aéreo internacional es función de muchos países, algunos de los cuales han de cumplir con las obligaciones del tratado de París de 1944. Figuran en ella el cambio

ean ealmente pejudicial para la competencia (, por consiguiente, para lo comúnmente), ineludiblemente en el área de eficiencia, es una consecuencia necesaria o práctica de fijación de precios de o tipo favorable a la competencia. La política aplicada por la autoridad en materia de competencia de la principal justificación con eficiencia en el área de eficiencia y equilibrio. También se examina la función de defensa de los ganadores de la competencia en el caso del comercio electrónico. Un tema fundamental a este respecto es el efecto de la implementación en materia de aplicación de defensa, concretamente, a la función de los ganadores de la competencia pueden de empeorar en la promoción de cambio de política favorable a la competencia en el comercio.

de la IATA para lograr beneficio si la entrada de dicha Organización es beneficiosa. En particular, el alianza o el código compartido en la que se establecieron la alianza independiente de la IATA con el fin de mejorar o mejorar la competencia por el que se produce el logro de beneficio de la alianza.

En 2004, la Declaración General de Competencia de la Comisión de la CE emprendida con la pública o la competencia de la combinación de la entrada de la conferencia de la alianza de la IATA. El proceso de combinación general o la combinación de la industria de grupo de código compartido. A continuación se han mencionado los aspectos de dicha combinación (véase Comisión de la CE, 2004b, con respecto a antecedentes, Sagie, 2002). Posteriormente, la DG de Competencia ha publicado un documento de debate en el que menciona los efectos principalmente negativos de la Conferencia Tarifaria de la IATA, al tiempo que da a entender que la combinación de la Conferencia para el código compartido (Comisión de la CE 2005a).

En relación con la existencia de un monopolio para el acceso a los códigos compartidos, se plantea la cuestión de si es necesario una entrada para el acceso que realmente promuevan mejores precios o mejoras de los servicios, dado que la autoridad en materia de competencia reconoce el potencial de acceso de un efecto favorable para la competencia a través de un procedimiento que se considere para el código compartido. A este respecto, Bingaman (1996) dice lo siguiente:

► No es necesario que la entrada en el acceso a los códigos compartidos se considere un monopolio para el acceso que no infrinja la ley antimonopolio; una conducta que infrinja

emp e a p edan a a de e cl i a po ible i ale de lo me cado). Son la p c ica q e p eden emplea la

de di i o de j icio ma io pa a el demandado en n impo an e ca o de ac aci n de cond c a p eda o ia con a Ame ican Ai line (. . . A . . . , 335 F.3d 1109 (10^h Ci . 2003)). Recien emen e e e ol e on en el Canad la alegacione de q e Ai Canada hab eali ado ac o p eda o io con a do an po i a incipien e de bajo co o (We Je CanJe) en 2000 2001 (a e el ec ad o 7).

Lo p og ama (de fidelidad) pa a clien e fec en e de l e a a ea , in od cido en lo E ado Unido a p incipio del decenio de 1980 adop ado po la ma o e de lo an po i a q e mini aban e a icio an con inen ale en el decenio de 1990, plan ean n conj n o dife en e de p oblema comp endido en la amplia ca ego e de p c ica (po enciale) de e cli i n.³⁶ A nq e on pop la e en e lo con mido e

³⁶ La f nci n de lo ac e do de incen i o of ecido po la l e a a ea a lo agen e de iaje plan ean n conj n o de p oblema e echamen e elacionado con el de lo p og ama de fidelidad. Pa a e amen, a e Bo en ein (1992) Ro S anb (2001).

e) **Evolución de las políticas nacionales e internacionales por las que se rige el sector del transporte aéreo: contribución potencial de las actividades de defensa de la competencia**

Como se ha podido ver en el párrafo anterior, la competencia y la eficiencia en el sector del transporte aéreo dependen en gran medida de la política nacional e internacional que se implemente.

Existen empujes, la mayoría de los cuales se derivan del miembro de la autoridad en materia de competencia de la política de competencia, etc. La cuestión planteada por Rodríguez Sanja (2001) es si la comunidad mundial puede hallar un enfoque del gobierno del comercio del comercio internacional de ajuste o mejor que la actual medida de aduana bilateral (en muchos casos) e incluso. Yendo más allá, lo mismo Rodríguez Sanja (2001) quiere decir que no es ni en ningún momento e incluso el comercio internacional no debería ser parte de lo acordado de la OMC. Naturalmente, esta es una cuestión polifacética que, en todo caso, habrá de ser el apoyo al Miembro de la OMC colectivo (Vale el ejemplo de la cuestión en la sección 6.4). Sin embargo, en la medida en que la autoridad en materia de competencia se ocupará de toda la medida que obac li an el proceso competitivo en perjuicio de lo con mido e , p eden ene ambi n na con ib ci n q e hace en la defen a de la efo ma en e a e fe a.

Aparte de la cuestión de la defensa de la competencia con respecto al marco de política del comercio internacional, ha o a e ie de c e i o n e en elaci n con la po ibilidad de a men a la coo dinaci n en la aplicaci n de la polUca le e nationale en materia de competencia en e e o o e c o e . Como e de p ende cla amen e del an e i o e amen del a o de la f i o n e alian a e a gica de lUea a ea in e nationale , en m cho ca o en la ol ci n de lo p oblema e la i o a lo efec o en la compe encia de e o ac e do e a n implicada la le e la a o idade enca gada de aplicaci n de m de na j i dicci n. En e a ci c n ancia a men an la po ibilidade de conflic o en e lo di i n o p ocedimien o de aplicaci n. M gne almen e, cabe ad ci q e e nece i an ac e do de coope aci n m amplio , a ea en

6. GOBIERNO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

El primer instrumento de gobierno del transporte aéreo internacional fue el Tratado de París de 1919, que estableció la base para la creación de la Conferencia de Ginebra de 1923 y la Conferencia de Chicago de 1944. El Tratado de Ginebra fue el primer instrumento de cooperación internacional en el sector del transporte aéreo. La Conferencia de Chicago resultó en el Tratado de Chicago de 1944, que estableció el marco legal para el transporte aéreo internacional y la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Desde su creación, la OACI ha sido objeto de críticas en el sentido de que sus limitaciones de alcance del transporte aéreo internacional. En opinión de algunos, el tratado establecido en 1944 no es adecuado a la naturaleza del transporte aéreo. En 1966, el Estado Unidos y el Reino Unido concluyeron un acuerdo bilateral que se conoce como el Tratado de Bermuda I. Como consecuencia de opiniones en conflicto sobre el contenido, el Tratado global fue negociado bilateralmente y se estableció un acuerdo internacional que garantiza el acceso a rutas aéreas, capacidad y tarifas. El tratado ha sido ratificado por más de 100 países. Además, en 1995 se celebró el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios

A pesar del avance hacia la liberalización logrado por la aplicación de los acuerdos de liberalización del comercio aéreo, e incluso de aquellos que alegan que no forman lo bastante lejos.³⁸ A esto contribuyen especialmente la ausencia de desarrollo mundial de la competencia en la liberalización. Mantienen también el concepto de autonomía nacional, que no se define necesariamente como autonomía de propiedad e inversión marítima. Los acuerdos pueden cubrirse también como de autonomía por inversión: el comercio y especificación en comercio, no se permite el tráfico internacional.

Los enfoques de la liberalización del comercio aéreo internacional no se han convertido en acuerdos bilaterales. Recientemente se ha adoptado una serie de acuerdos regionales, que se encuentran en el capítulo 9, junto con una indicación de la medida en que se otorgan la competencia en la liberalización. Un aspecto notable de la información que figura en el capítulo es el número de acuerdos concluidos en el período de análisis.

Un interesante complemento de la educación de enfoques bilaterales es la adopción por la economía del Fondo de Cooperación Económica en Asia el Pacto (APEC) de ocho principios sobre

El objeto del Anexo fue objeto de intensa negociación, especialmente en lo relativo a la definición de aplicación. Si bien se llegó a un acuerdo sobre el alcance y la inclusión de la definición en el párrafo 5 del Anexo. En esta cláusula se estipula que "[e]l Comercio de Servicios se define, por lo menos cada cinco años, la evolución del sector del transporte aéreo del funcionamiento del Anexo, con miras a garantizar la posibilidad de una modificación del Anexo en el futuro".

El primer de los elementos que se incluyeron en el preámbulo de 2000 y noviembre de 2003, especialmente el desarrollo de una definición dedicada a al fin de la definición dinámica del Comercio de Servicios. Los debates en esta materia ⁴⁴ no han conducido a un consenso con respecto a una posible clarificación del alcance de aplicación del Anexo ni con respecto a una posible extensión del ámbito de aplicación del AGCS al sector del transporte aéreo.

Por otro lado, el Miembro que en un momento, como el Anexo lo es el comercio de servicios de telecomunicaciones relacionado con el ejercicio de los derechos de propiedad intelectual, los servicios de telecomunicaciones relacionados con el ejercicio de los derechos de propiedad intelectual se abarcan incluido en el ámbito de aplicación del AGCS. Se llama a esto el concepto de la "zona gris", según el cual una gama de servicios no se abarcan comprendido en ninguno de los servicios abarcados y excluidos (servicios de reparación manifiestamente de aeronaves, y en actividades comerciales de los servicios de transporte aéreo, servicios de información y telecomunicaciones) ni tampoco se abarcan en los derechos de propiedad intelectual relacionados con el ejercicio de los derechos de propiedad intelectual.

Al no existir una definición de lo que constituye un servicio de telecomunicaciones relacionado con el ejercicio de los derechos de propiedad intelectual, el Miembro que se niega a ser miembro: ¿es necesario que se defina el servicio de propiedad intelectual para evaluar la aplicabilidad de que se trata? A partir de este caso, concluyeron que el servicio como los servicios de comida por correo, el mantenimiento, el servicio de calefacción, el servicio de gestión de los aeropuertos, el servicio de asistencia en relación con el transporte aéreo no se abarcan relacionados con el ejercicio de los derechos de propiedad intelectual, por consiguiente, se abarcan abarcados por el AGCS. Por lo tanto, el Miembro que pide que se consigne un compromiso en el futuro como la definición de los servicios de calefacción y el servicio de gestión de los aeropuertos en el contexto de la negociación de Doha.

Por otra parte, alguno de ellos defendieron la extensión del ámbito de aplicación del AGCS a actividades relacionadas con los derechos de propiedad intelectual como los servicios de transporte de carga (con eficiencia principalmente a la industria laboral de la OCDE a excepción), los servicios de alojamiento y los servicios de transporte aéreo nacional (con el entendimiento como el alcance y la definición de establecimiento en el marco del modo 3 multilateral en relación con los derechos de propiedad intelectual). Se sugiere en última instancia en la labor de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre los derechos de propiedad intelectual en materia de alojamiento y calefacción, disposiciones sobre acceso a la información los servicios de alojamiento de negociación en esta

la lea (al igual que en el comercio) es, en el caso de los países en desarrollo, de mediano ingreso, empobrecida y con una alta tasa de desempleo, o de confabulación aplicada en medida peditiva o a medida con la ley a la competencia. La ley es apropiada a este problema y la aplicación de la ley efectiva en materia de competencia internacional es. Ahora bien, la buena aplicación de la legislación en materia de competencia en el sector aéreo internacional es, en sí misma, una prohibición general de prácticas tales como la fijación de precios complicitaria, a que es la práctica peditiva general imponer a menos de la eficiencia beneficio para el consumidor. Debe adoptarse un buen enfoque y cao político, encaminado a impedir la fijación de precios complicitaria para la competencia, inobediencia y el acuerdo de la ley a la ley eficiente, es la fijación de precios complicitaria de fijación de precios favorable a la competencia. También la autoridad en materia de competencia tienen una obligación que hace, mediante la fijación de defensas, en la promoción de cambio de política más amplia que favorece con la competencia la eficiencia en el sector de la ley aérea.

A pesar de la elasticidad del sector aéreo y la conmoción económica de la capacidad para el sector aéreo y con un aumento, sigue enfrentando con una serie de problemas de política, incluso para la aplicación plena del beneficio que se produce de la desregulación en la liberalización. En el caso del comercio internacional, ello significa una mayor clarificación de la obligación que se produce en la cooperación internacional. El actual tema de acuerdo bilateral se ha hecho más liberal con el tiempo y ha complementado con un número de acuerdos regionales. Sigue siendo la ley en el gobierno de los países en desarrollo y el comercio internacional podrá trabajar con mayor eficiencia a nivel mundial y al nivel de mediano nivel de acuerdo de alcance mundial.

BIBLIOGRAFÍA

Diponible en http://opa.eina.europa.eu/comm/competition/anti-trust/competition_papers_en.pdf. Acceso 4/3/05.

(2005a) Sobre la aplicación posible por el Reglamento de la Comisión N. 1617/93 relativa a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 a de eliminada cualquier práctica concebida que engañe o perjudique a los consumidores con la finalidad de aumentar el precio de pago en los servicios aéreos de la asignación de peñón de los aeropuertos, B. Nota: Documento de debate de la DG de Competencia. Puede consultarse en http://opa.eina.europa.eu/comm/competition/anti-trust/direction_

Nanne, J. M. (1999) *Transportation and Trade: The Role of Air Transport*, Departamento de Justicia de los Estados Unidos, 20 de julio.

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (2003) *Aviación 2001-2005*, Montreal: OACI.

Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) (1999) *Regulación y Reforma en la Industria Aeroespacial*, DSTI/DOT (1999), París: OCDE.

Organización Mundial del Comercio (OMC) (2001). *Aviación y Servicios*, en

Apéndice Cuadro 2

c c

Clasificación: Código de ajuste	Clasificación: Código de ajuste	Línea aérea	Tamaño de la flota ¹	PaU	Tamaño de ajuste (RPK) ²		Aumento disponible (ASK) ³		Coeficiente de carga		Número de ajuste	
					Millones	Variación porcentaje	Variación porcentaje	Variación porcentaje	Millones	Variación porcentaje	Millones	Variación porcentaje
2003	2002				Millones	Variación porcentaje	Variación porcentaje	Variación porcentaje	Variación porcentaje	Millones	Variación porcentaje	
1	2	American Airlines	714	Estados Unidos	193222	-1,4	-4,2	72,8	2,1	88,8	-5,7	
2	3	United Airlines	484	Estados Unidos	168083	-4,6	-8,2	76,5	2,9	66,2	-3,5	
3	1	Delta Air Lines	473	Estados Unidos	158766	-3,3	-5,2	73,4	1,4	104,5	-2,4	
4	6	Northeast Airlines	432	Estados Unidos	110247	-4,9	-5,2	77,3	0,2	51,9	-1,5	
5	6	British Airways	202	Reino Unido	102348	3,60	25	73,0				

Apéndice Cuadro 4

RPK en miles de millones	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2013	2023	2004-2023 porcentaje anual
Oceania-Oceania	18,6	26,2	42,7	49,2	50,7	50,2	55,5	68,5	93,1	2,6
Oceania-Sudeste de Asia	12,2	24,3	33,1	46,2	47,6	46,6	42,0	74,2	109,1	4,9
América del Sur-América del Sur	29,5	33,8	39,7	53,5	50,8	52,7	47,9	125,2	223,0	8,0
Sudeste de Asia-Sudeste de Asia	17,7	29,9	53,8	53,7	57,0	60,6	59,4	115,5	189,3	6,0
Sudeste de Asia-Sudeste de Asia	5,7	5,8	8,1	10,9	11,6	12,6	12,5	24,6	42,1	6,2
Sudeste de Asia-Sudeste de Asia	10,5	11,6	15,2	16,0	16,6	17,4	17,7	45,2	87,8	8,3
Resto del mundo	6,0	8,2	12,4	18,4	20,1	21,1	21,8	44,7	67,9	5,9