

LA ACTIVIDAD AÉREA Y EL DERECHO DE LA COMPETENCIA

EL ESPACIO AÉREO COMO PRESUPUESTO DE LA COMPETENCIA. EVOLUCIÓN.

Analizamos la navegación aérea desde una perspectiva mercantil y que nos va a servir para comprender como ha evolucionado el derecho comunitario cuando se ha enfrentado a la regulación del derecho aeronáutico privado.

El derecho a la competencia, en el ordenamiento jurídico privado hay algunas materias especialmente sensibles, uno de ellos es concretamente el derecho de la competencia. Cuando hay un nuevo gobierno, normalmente cambia estas normas, tienen un alto contenido político y económico. Su importancia explica que quien protege y vigila este derecho es el ministerio de economía. Son normas privadas, mercantiles. Pero como tiene mucha repercusión en la economía lo vigila el propio gobierno.

Cuando hablamos de derecho de la competencia, hablamos de dos grupos de normas: defensa de la competencia y competencia desleal. A continuación, se desarrollarán ambas.

- **Defensa de la competencia.** Se estudia en la **LDC (Ley de defensa de la competencia)**. Defiende la competencia entre empresas, que luchan por tener clientes, hay que defender que la competencia exista. Establece que conductas están prohibidas. Tienen que competir porque es necesario que se compita. En general, así se protege a los consumidores. La competencia cumple varias funciones:
 - Regulación de precios que da información sobre el mercado.
 - Optimización en la asignación de los recursos, los empresarios bajan sus costes.
 - Quien no puede competir no tiene por qué continuar en esa actividad.
 - Distribución adecuada de la riqueza.
 - Desarrollo e innovación.

Una de las primeras leyes que habla de la defensa de la competencia es la **ley americana de 1890 Sherman Act**. Es la que se ha tomado como referencia en los demás países. Analiza la repercusión económica, además de política, porque afecta a las grandes empresas del país. **Nuestra ley de la defensa de la competencia es del año 2007**. En el año 2001 el T.C. reconoció que las CC.AA. tienen algunas competencias sobre la defensa de la competencia.

La UE, y sus estados han cedido a la comisión mediante el tratado de adhesión a la UE. Es uno de los contenidos centrales de la UE. Se trataba de crear un único mercado donde todas las empresas pudieran competir en situación de igualdad. La UE interviene cuando afecta a varios países o en general al mercado europeo.

En nuestra LDC, se prohíben una serie de conductas. Sobre todo:

- **Las prácticas o actos colusorios o cárteles de competencia.** Es pactar para perjudicar a otro. Uno o varios competidores acuerden excluir, limitar o reducir la competencia en toda parte del mercado nacional y respeta al producto o servicio que ellos produzcan. Se puede probar que ha habido acuerdo o bien se puede atender a los resultados (hechos económicos). Hay estas posibilidades:
 - Explícitos.
 - Indicios.
 - Resultados. No está aprobado en todos los sitios, hay incluso países europeos que lo permiten.

Nota: en España es la CNMC (Comisión Nacional del Mercado y la Competencia) el que vigila y protege al mercado para que no haya situaciones injustas de competencia en el mercado. Este es un organismo del estado. No dicta sentencias, sino que administra actos administrativos y realiza resoluciones.

Pueden ser recomendaciones o soluciones colectivas. Lo cual significa que le están diciendo como debe de poner el precio. El efecto se valora analizando las repercusiones económicas de esos acuerdos. A la hora de decidir si esos acuerdos están prohibidos no se tienen en cuenta:

- Aquellas con poca importancia económica. No merece poner en marcha el sistema.
 - La UE exime de esta prohibición varias situaciones: pactos que ofrecen al mercado más beneficios que los perjuicios derivados de cómo afectan a la competencia. Por ejemplo, los estándares de los cargadores de móviles.
 - Se excluyen los acuerdos verticales. Los horizontales, que los empresarios estén en el mismo nivel de producción y tienen que competir. Los verticales están en distintos niveles.
-
- **El abuso de posición de dominio.** Tener una posición de dominio en el mercado no está prohibido. Lo que está prohibido es tener una posición de dominio en el mercado y abusar de esa posición, **por ejemplo**, puedo reducir el precio a bajo coste y los competidores no lo pueden aguantar. Acabas con los demás competidores y se vuelve un monopolio. Una posición de dominio se puede tener cuando eres la única demandante oferente de un mercado. Pasó con Iberia, que era estatal y nadie puede competir contra el estado. Se pidió que se privatizara. Solo así puede haber competencia real entre las empresas. También se da cuando no hay otra competencia sustancial real. Hay muchas empresas de telefonía móvil, pero las infraestructuras son de Telefónica. Si son un oligopolio, no hay competencia efectiva. Para saber si hay posición de dominio hay 2 formas:
 - Delimitación del mercado.
 - Comparación de cuotas.

El abuso se da cuando se imponen precios o condiciones injustas (si lo quieres bien y si no te largas), negativa de suministros, imposición de contratos anudados o vinculados. Todo abuso de posición de dominio está prohibido. Hay dos conductas que se prohíben:

- **Las concentraciones económicas**, suelen ser acuerdos contractuales que llevan a unir fuerzas en el mercado (fusiones). No están prohibidas. Lo que ocurre es que es obligatorio antes de realizarlas, comunicarlas a las autoridades de la competencia. La autoridad puede autorizarlo o no, o lo puede autorizar con condiciones. **(No están prohibidas, pero hay que pedir permiso a partir de determinado volumen de ventas).**
- **Ayudas públicas.** Solo se autorizan excepcionalmente. Se permiten a nivel europeo cuando se trataban de privatizar empresas públicas. Deben de estar justificadas. El estado da dinero a una empresa, pero también puede ser una perdonación de la deuda con la S.S. La ayuda pública es un concepto muy genérico. En general, las ayudas colocan a los competidores en una posición ventajosa sobre el resto. El problema, es que el propio estado no se va a controlar a sí mismo. **Normalmente, lo vigila la UE.** Lo controla en España, la comisión de defensa a la competencia. Es un organismo público. Tiene concedida autoridad para poner multas y sancionar actos administrativos. Si la situación sobrepasa al estado entra la comisión europea. Las sanciones que se impongan son recurribles. Lo revisa un juez contencioso administrativo. No es tanto una actuación entre particulares si no que es una cuestión entre los competidores y la economía. Es entre particulares con competencia desleal. **Es la comisión europea la que tiene un papel muy importante en las ayudas públicas que los Estados dan a sus propias empresas.**
- **Competencia desleal:** Se estudia en la **LCD (Ley de la competencia desleal)**. Lo que hace es complementarla, es decir, que se tiene que competir, pero no de cualquier forma. No vale lo que se considera desleal. Esta ley evita que la lucha pase a determinados límites. Mira muchas conductas como el engaño, la publicidad engañosa, confusión... Esta ley dice que se quiere que las empresas compitan, pero no de cualquier forma.

<i>Nota: El ministerio de Economía es el encargado de vigilar la Ley de la competencia, ya que es ámbito importante.</i>
--

ARMONIZACIÓN EN EL DERECHO AÉREO.

El derecho internacional hace referencia a la escala en otro territorio o punto de destino. En este epígrafe se utilizarán las libertades del aire que se recogen en el Convenio de Chicago.

- **LIBERTADES DEL AIRE:**

1. El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar. (**Sobrevuelo**)
 2. El privilegio de aterrizar para fines no comerciales. (**Escala técnica**)
 3. El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave. (Requiere menos confianza que la 4)
 4. El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
 5. El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinada al territorio de cualquier otro estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios. (LIBERTAD)
- **Artículo 1 de Chicago:** soberanía. Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio situado sobre su territorio.
 - **Art 4 de Chicago:** Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente convenio.
 - **Art 5 de Chicago:** Derecho de vuelo en servicios no regulares. El transporte regular necesita el permiso del Estado para hacer escala o tiene fines comerciales, solo se podría sobrevolar el espacio aéreo de un Estado contratante si no hay escala ni fines comerciales. Reconoce la primera libertad. Al desembarcar pasajeros, carga y correo (segunda libertad).
 - **Art 6 de Chicago:** Servicios aéreos regulares. "Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización."
 - **Art 7 de Chicago:** Cabotaje. "Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio"
 - **Tercera libertad:** desembarcar pasajeros de otro país distinto al de la matrícula.
 - **Cuarta libertad:** cargar pasajeros (va ligada a la tercera libertad)
 - **Quinta libertad:** las dos anteriores prolongando a otro país.

El cabotaje y su reserva para empresas nacionales esta en el art. 71 y 83 de la LNA.

- El **tráfico no regular** se encuentra en el art. 79 y 80 de la LNA:
 - *"El tráfico no regular podrá ser ejercido por empresas individuales o colectivas, sean o no concesionarias de otro tráfico, previa autorización del Ministerio del Aire y bajo su inspección."*
 - Condiciones para el tráfico no regular (art. 80 LNA):

- Que el solicitante sea español (comunitario), si se trata de empresa colectiva su capital debe ser enteramente nacional o que la participación de capital extranjero no exceda del 25%. Las sociedades anónimas emitirán nominativamente todos sus títulos. Artículo muy desfasado
 - Acreditar que se dispone del material que en cada caso se fije para la prestación del servicio.
 - Depositar una fianza cuya cuantía se determinará en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.
 - Que el personal directivo y de vuelo de la Empresa sea español y reúna las condiciones exigidas en esta Ley.
- El **Convenio de Chicago** solo reconoció las dos primeras libertades, las siguientes se han ido imponiendo con tratados bilaterales y multilaterales. La tupida red de tratados internacionales es la que ha dado lugar a la implantación de las libertades del aire.

Se puede decir que el Convenio de Chicago no sirvió en su propósito para liberalizar el tráfico aéreo

La navegación aérea no es libre. Con el convenio de Chicago se da el protagonismo al Estado y es el que condiciona que se den las actividades mercantiles porque puede denegar, por ejemplo, el permiso de sobrevuelo.

Es el Estado el que permite el sobrevuelo del espacio aéreo de su territorio, esto promueve los monopolios o los oligopolios.

Descartado el reconocimiento de las libertades del aire se empiezan a utilizar los tratados internacionales que se van concediendo las libertades entre dos países. ****Por ejemplo**, España reconoce que Lufthansa vuele a España, pero Alemania también tiene que reconocer que vuele Iberia**. El tráfico internacional empieza a aparecer mediante una red de acuerdos internacionales basados en el principio de reciprocidad. Se tratan de acuerdos que poco a poco se van tejiendo y mediante esa red se van extendiendo las 5 libertades del aire

Llegan a aparecer la 6, 7, 8 y novena libertad que suelen implicar a 2 o 3 estados. Esto afecta al sector privado de forma que se desarrollaron muchos de los contratos de arriendo de aeronaves dependiendo de la nacionalidad de la aeronave que me interesase.

Esto, plantea una serie de problemas a nivel nacional:

- En primer lugar, tenemos una actividad mercantil donde el Estado pone el precio. Es un mercado anticompetitivo.
- El segundo problema está en el ámbito de la propia Unión Europea, cuando se firman los tratados, al principio se trataba de crear un mercado común por sectores, luego se unificaron y se ampliaron para buscar libertades económicas. En el seno de la UE daba igual la nacionalidad porque estabas en igualdad de condiciones para competir.

Así surgieron las otras libertades del aire.

- **Sexta:** libertad para transportar entre dos países haciendo escala en el país de la matrícula de la aeronave.
- **Séptima:** libertad para transportar y desembarcar entre dos países distintos sin necesidad de hacer escala en el país de la matrícula de la aeronave.

- **Octava:** libertad de cabotaje aéreo, permitir a empresas extranjeras hacer cabotaje (operar) en mi territorio.
- **Novena:** transporte de pasajeros, carga y correos con destino a tres o más estados miembros.

Esto comenzó a cambiar en Estados Unidos, porque ellos, al desregular el sector aéreo, incrementaron la competencia. Lo consiguieron con la Ley de Desregularización Aérea “Airline Deregulation Act”. Al liberalizar el mercado aéreo, las aerolíneas americanas empezaron a competir y bajaron los precios de manera considerable. Esto, dejó en un mal sitio a las empresas europeas que volaban a EE. UU. Tenían que competir con las empresas estadounidenses y establecieron un doble sistema tarifario. Esto, solo duró unos años.

El **Deregulation Act (1978)** hizo cambiar todo el panorama del sector aéreo en EEUU. El Estado dejó de controlar el negocio aéreo, implicó una gran bajada de precios y las compañías aéreas europeas pasaron a perder competitividad (no podían competir con las empresas aéreas norteamericanas porque en Europa no se habían bajado aún los precios y las compañías europeas no tenían nada que hacer, esto generó un sistema tarifario doble, uno para competir con el mercado europeo y otro para competir en el mercado norteamericano). El espíritu de desregularización se trasladó a la UE.

Con esta ley intentó acabar con el control estatal de las aerolíneas. Esto generó una bajada en picado de los precios de los billetes aéreos. Con esto además se fomentó la competencia entre las empresas privadas y que el estado no interviniese.

ARMONIZACIÓN DEL SECTOR AÉREO EN LA UNIÓN EUROPEA.

La UE, encabezada por la comisión y los Estados Miembros tuvieron un tira y afloja desencadenado por diferentes etapas:

1. PRIMERA ETAPA

Estados Miembros de la UE firman el tratado internacional de Chicago de 1944. (Todos reconocen la soberanía del Estado en normas de navegación aérea) Además, todos los Estados miembros tenían sus propias aerolíneas de bandera que gozaban del monopolio.

Para poder competir con el mercado norteamericano, la UE debe eliminar los monopolios. Por tanto, a partir de 1986 y gracias a la presión de las sentencias que se verán a continuación, se empieza a liberalizar el sector aéreo en la Unión Europea con el derecho de la competencia.

Hay algunas razones para liberalizar el sector aéreo que son:

- Había que **proteger el interés público**, que los distintos territorios del estado estuvieran conectados.
- Justifican la regularización, si el estado no ayuda a las compañías aéreas, estas no pueden **mantener el tráfico regular periódico**.
- **Protección del sector aéreo contra la competencia destructiva.**

La competencia en el sector aéreo funciona, no es mala, lo que no funciona es la autorregulación. Debemos diferenciar los conceptos de **DESREGULAR (Quitar normas)** y **LIBERALIZAR (regular normas para introducir competencia)**. Estas dos palabras no son sinónimas.

Con la liberalización en Europa, se reduce la función del Estado a su verdadero campo, no determinando que precios hay que poner. La función del Estado debe ser defender la competencia y el interés público.

Si decimos que el sector está liberalizado es que todos los intervinientes van a ser tratados de la misma manera. **Van a tratar a todas las empresas igual.** Estamos diciendo que hay transparencia financiera entre el Estado y las empresas. ****Por ejemplo,** el Estado no puede salvar a una de las aerolíneas de su país de la bancarrota**. El estado no puede intervenir en la gestión de las empresas aéreas.

La **liberalización** implica:

- Se debe **tratar por igual** a todas las empresas, sean públicas o privadas.
- **Transparencia económica** de las empresas públicas.
- El **estado ha de abstenerse** de intervenir en las empresas reguladas públicas.

Gracias a estos tres puntos, cualquier empresa privada puede ya competir con una pública.

Nota: La IATA actuaba de manera anticompetitiva ya que establecía un sistema tarifario donde se fijaban los precios de los billetes. ¿Qué competencia cabe si me están diciendo el precio al que tengo que poner el billete?

Liberalizar el sector aéreo es una cosa que le interesa a la UE. Cuando se pasa a un sistema de un único tratado en la UE, se establecen fases de liberalización para todos los sectores económicos en general:

- **Título VI:** Transportes en general: Establece la competencia en servicios aeronáuticos y en general en toda materia de transporte. El Art 84.2 estableció que de la sección de transportes iban a quedar excluidos el transporte aéreo y el marítimo (de la competencia). El aéreo era una materia específica e iba a ser decidida por el consejo por unanimidad. El consejo defiende los intereses particulares en los Estados.
- **Título VII:** Habla de las distintas libertades europeas y de la competencia, que es básica para establecer las libertades europeas.

Ahora vamos a ver unas sentencias que datan de los años 1974, 1986 y 1989. A través de estas, el **Tribunal de Justicia** que es **quien interpreta los tratados**, mantiene una lucha entre la comisión y los Estados (consejo). El consejo (quien defiende los intereses de los estados) dice que el tema del sector aéreo es una materia específica suya. La Comisión, aprueba que el transporte aéreo sea competencia específica de los estados, pero, no así la actividad comercial que supone la actividad mercantil aérea. Esa actividad, debe estar regulada por normas de la competencia. Esto, se aplica a todos los demás transportes.

El Tratado de Fundación de la UE, en su tercer apartado, trata la regulación de transportes en el Título VI Artículo 100. Este, dice que la regulación aérea y marítima son materia específica del Estado. Pero, aunque sea soberano sobre su espacio aéreo, no puede regular la actividad mercantil. Por tanto, la actividad mercantil no puede estar excluida de las normas de defensa de la competencia.

SENTENCIA 1: TJUE 167/73 de 4 de abril de 1974: Francia se negaba a que la Comisión regulase sobre ciertas materias del sector aéreo y planteó una consulta. Finalmente, el Tribunal Europeo sentenció que Francia no podía obligar a todas las compañías a poner los precios que quisiera, ni el mismo precio para todas las compañías.

2. SEGUNDA ETAPA

- **SENTENCIA 2:** TJUE Nouvel Iles Frontières 30 de abril de 1986. Trata sobre los precios de IATA.
- **SENTENCIA 3: TJCE 66/86 de 11 de abril de 1989:** Esta sentencia se da porque el gobierno alemán que se quejó sobre que una compañía, vendía billetes muy baratos que hacían escala en Alemania. El tribunal, reconoció que si hay circunstancias que apruebe la UE que permitan a los estados intervenir en la actividad aérea. Es decir, que la ley de competencia afecta dentro de la UE pero que se puede imponer un resultado sobre los acuerdos bilaterales que los países miembro de la UE firmen con países terceros extracomunitarios.

Además, hay otras sentencias que tratan estos temas que son:

- Ahmed Saeed Flugreichsen Silver Line
- Reissnenburg GmbH vs Zentrale Zue Bekampping

3. TERCERA ETAPA

La Comisión se basó en las sentencias de la segunda etapa para regular la competencia del sector aéreo. En el año 1992 aparecen una serie de reglamentos muy importantes en el proceso de liberalización que son los siguientes:

- **Reglamentos 2342/1990, 2343/1990 y 2344/1990** sobre tarifas de servicios regulares, rutas intracomunitarias, exención por categorías.
- **El reglamento 2407/92**, establece las **condiciones** para que las empresas aéreas tengan una **licencia comunitaria** para **operar**. No tenías que pedir permiso a ningún estado en particular. Se ponen una serie de condiciones para conseguir la licencia, una de esas condiciones son el estudio de los presupuestos de las aerolíneas. Si no se cumplían esos requisitos, no se conseguía la licencia comunitaria. Se reconoce dicha licencia como operador comunitario a los transportistas aéreos de cualquier nacionalidad en la UE.
- **En el 2408/92** se establece que, si tienes la licencia, tienes derecho a **acceder a las rutas comunitarias** en condiciones de igualdad. **** Por ejemplo**, una aerolínea alemana puede realizar una operación de cabotaje en España ******. Todos los Tribunales europeos tienen que cumplirlo. También regula las situaciones de excepción por las que había determinadas rutas que se cerraban a algunas empresas con permiso explícito.
- **El 2409/92** trata sobre las **tarifas**. Se establece la libertad absoluta para el establecimiento de tarifas a sus servicios empresariales. Las aerolíneas pueden competir con el precio, no tienen que pedir permiso a los Estados y tampoco tienen que pedir autorización para ese precio. Solo se establece una comunicación al Ministerio del Aire por ese precio. Se regulan algunas excepciones como las subvenciones a los residentes en Canarias que son autorizadas, justificadas y restringidas.
- **El 2410/92** reconoció la **competencia en materia de cabotaje**. Concede a la comisión amplios poderes para actuar dentro del mercado doméstico. Este, es un tema muy delicado para los Estados. Regulaba más cuestiones, pero vino a establecer que el cabotaje es libre y el Estado no puede reservar el cabotaje.
- **El 2411/92** habla de prácticas concertadas entre empresas que se permiten. Concentraciones económicas en empresas y de permisos a determinadas situaciones. Podrían considerarse anticompetitivas pero que por los beneficios que aportan al mercado se van a permitir.

Algunos de estos reglamentos, ya se han sustituido por otros, para adecuarlos a la situación económica actual. Uno de los problemas de la competencia es que algunos Estados hacen acuerdos con países extracomunitarios que no están al alcance de otros países comunitarios. Esos acuerdos son perfectamente lícitos, pero va contra el espíritu de los tratados de fundación de la UE. Porque se consiguen ventajas que no están al alcance de los otros países. **** Por ejemplo, acuerdos entre Gran Bretaña y EE.UU.****

4. CUARTA ETAPA

Estos reglamentos mencionados establecen las bases para la competencia dentro de la Unión Europea. De cara a fuera de la UE se tiene el reglamento 2019/712 que establece las bases de la competencia fuera de la UE.

Entre 1992 y 1997 hubo un periodo de 5 años en el que los derechos de cabotaje comenzaban a introducirse poco a poco hasta que entre abril de **1997 y marzo de 1998 los estados estaban obligados a concederse derechos de cabotaje** entre Estados pero cabían excepciones.

Después de estos reglamentos se estableció un periodo para la liberalización y para crear un espacio común y se señalaron 2 fechas: 1997 y marzo de 1998. La primera era provisional y la del 1998 marcó la creación del espacio aéreo común. Hubo un periodo de transición de cinco años en el que los estados tenían los derechos de cabotaje pero que debían irse abriendo sucesivamente. Estaban obligados a concederse derecho de cabotaje y se consideró que en el año 1998 el espacio aéreo de la UE se había liberalizado.

La comisión, tiene la potestad para sancionar a empresas o a Estados con multas. La regulación actual está en el 139/2004 que recoge las condiciones económicas que han de darse para que una situación anticompetitiva pueda ser controlada por la comisión y no por los estados. El volumen de negocio debe de ser muy alto, y, que el volumen conjunto a nivel mundial supere los 5 millones de euros y que individualmente al menos 2 empresas superen los 250 millones euros.

Si no se alcanzan esos umbrales el competente sería el organismo nacional al que afecte. Hay algunas excepciones, donde la Comisión va a intervenir, pero en general viene a recalcar que esa concentración debe afectar a varios países europeos, no está localizado en uno solo y se determina con criterios objetivos como que no afecte solo a un estado si no a varios ampliamente.

TITULO VI: Tratado de funcionamiento de la Unión Europea. Va a garantizar la libertad de prestación de servicio gracias a la norma de la competencia.

<i>A favor de extender la competencia</i>	<i>En contra de extender la competencia</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir el papel del Estado a su verdadera función, la tutela del interés público en salud, seguridad aérea (materiales, licencias), bienestar... • La defensa de la competencia como principal papel de los Estados. Para liberalizar el mercado aéreo era necesario: <ul style="list-style-type: none"> ○ Igualdad de trato de todas las administraciones frente a las empresas aéreas ya fuera pública o privada; ○ Transparencia financiera de las empresas públicas, en este caso de Iberia; ○ No intervención: que el Estado no intervenga de ninguna manera en la gestión empresarial, ni siquiera si la empresa es pública. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Estado tenía que proteger el interés público en relación como las comunicaciones de regiones territoriales, • Proteger el mantenimiento de servicios regulares (según estos, iba a ser imposible mantener un transporte regular sin el control estatal) y, • Que la competencia era destructiva y se debía por tanto controlar el mercado.

AYUDAS PÚBLICAS AL SECTOR

Últimamente están bastante de moda por la posición de los aeropuertos. En muchos aeropuertos se hacen acuerdos con compañías de bajo coste para que vengan a sus aeropuertos y a cambio se le dan ayudas económicas. Estas, se denominan por la Unión europea, pactos colusorios.

Cuando el estado ayuda a una compañía aérea, está discriminando al resto de compañías aéreas.

La comisión, dice que, si se cogen los artículos 107 y 108 del TFUE, son ayudas públicas y están prohibidas. Se entiende que hay ayudas públicas cuando:

- Quien recibe esa ayuda pública recibe un beneficio que no está al alcance de otros competidores.
- Imputar al estado o a alguno de sus organismos esa ayuda pública o esa ventaja económica.
- Sea selectiva, tiene que tener como beneficiarios a determinadas empresas.
- La comisión dice que ese tipo de ayudas puedan afectar a otros estados miembros y que produzca diferencias entre ellos, que afecte a la competencia.

En el segundo apartado, cogiendo algunas sentencias anteriores, se dice que puede haber situaciones en las que las ayudas si sean compatibles con el mercado interior y que por lo tanto no se consideren como ayudas públicas. Surge en dos supuestos:

- Se considera una situación excepcional que justifica la concesión de esa ayuda. A consumidores determinados, como los residentes en Canarias.
- Reparar perjuicios para reparar desastres naturales, como por ejemplo las pérdidas ocasionadas por la nube de ceniza volcánica.

Van contra el mercado interior cuando se autorizan determinadas ayudas que favorecen determinadas actividades económicas. Hay directrices que marcan las ayudas públicas permitidas como son las nuevas directrices aéreas del año 2015, que tienen la situación actual del sector aéreo en esta fecha. Son directrices que dicen que ayudas se van a aprobar y cuales se van a rechazar.

- Tanto las ayudas a la construcción de aeropuertos como las ayudas al funcionamiento del aeropuerto son ayudas públicas y van en contra del espíritu del tratado de fundación de la UE. Son ayudas públicas porque interviene en la actividad mercantil con la excepción si se solicita a la comisión permiso:
 - Que se trate de aeropuertos regionales. Y que tienen que tener un volumen controlado y escaso. Con menos de 3 millones de pasajeros anuales. Se comuniquen con otro aeropuerto que este situado en la zona común de aviación (La UE).
 - Se va a autorizar la ayuda pública si se solicita como una cifra cerrada.
 - La solicitud tiene que ir acompañada de un plan de negocio.
 - Son ayudas que han de limitarse, que al final del cual deben suprimirse.
 - Además de la ayuda a las mejoras a los aeropuertos (infraestructura y funcionamiento) también considera acuerdos entre un aeropuerto y determinadas compañías aéreas, que lo que hacen es que las compañías centren sus negocios en ese aeropuerto para que aumente el volumen de operación en ese aeropuerto. Pacto colusorio entre particulares

Establecen dos clases de límites a esos acuerdos. La comisión establece que las va a autorizar a previa petición si están limitadas temporalmente, de forma que lo limita a 3 años, después de esta fecha la ruta no necesita soporte

público. Además, la adjudicación a ese aeropuerto no puede ser discriminatoria. Los aeropuertos tienen que estar abiertos a acuerdos con cualquier compañía aérea que desee explotar una ruta en las mismas condiciones.

El organismo público español de defensa de la competencia antiguo TDC afirmó en el programa para la convergencia de la economía española de 1993 que esas medidas liberalizaban el sector.

CASOS PARADIGMÁTICOS IBERIA

- **PROBLEMAS DE COMPETENCIA EN EL SECTOR AÉREO ESPAÑOL HASTA 1992:**

- Barreras de acceso al mercado del transporte aéreo.
- Tarifas intervenidas (autorizadas) por la administración.
- Control estatal de los derechos de despegue y aterrizaje, así como los horarios de vuelo (slots).
- Servicios en tierra en régimen de monopolio. (Handling)
- Limitación de acceso a los servicios informáticos de reservas.
- Acuerdos controlados por el Estado entre compañías de explotación conjunta, distribución de capacidades y tarifas.
- Tratados bilaterales con otros Estados con designación de una única compañía beneficiaria, normalmente Iberia.

Al principio de la liberalización del sector en Europa, Iberia era una empresa pública (INI), formando varias empresas.

Iberia fue fundada el 28 de junio de 1927. Iberia dominaba el transporte interior, y el transporte interinsular. El transporte internacional se abría a todas las compañías, pero las chárter dominaban el sector turístico. (Monopolio).

El proceso de liberalización aérea implicó el fin del monopolio estatal y la privatización de Iberia.

- Hay que distinguir dos cosas:
 - **Liberalización:** Introducir competencia allí en donde no la hay.
 - Son claves:
 - El proceso de liberalización europea
 - Las decisiones del gobierno español desde 1993.
 - **Privatización:** de sociedad estatal → a sociedad anónima con capital privado (y posibilidad de inversores no nacionales)

Se produjeron bancarrotas técnicas en 1994 y se hicieron necesarias inyecciones de capital.

En 1999, Iberia pasó a formar parte de la alianza OneWorld, junto con las aerolíneas British Airways y de American Airlines, entre otras.

- **PACTOS COLUSORIOS EN EL SECTOR AÉREO INTERNACIONAL**

Las prácticas colusorias son los acuerdos entre empresas, decisiones o recomendaciones colectivas y prácticas concertadas o conscientemente paralelas, que tengan por objeto, produzcan, o puedan producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional.

1. Resolución 447 del Tribunal de Defensa de la competencia.
 - a. Multa de 15 millones de pesetas a cada participante.
2. Star Alliance
 - a. La primera alianza aérea es de 1997.

3. SkyTeam → Año 2000.

- **CASOS DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICAS EN EL SECTOR AÉREO.**

Las concentraciones económicas permiten actuar de forma más eficaz en el mercado, pero también un riesgo para la competencia.

Las concentraciones económicas son una unión entre empresas que juntan de una manera estructural y permanente sus empresas y el resultado es un aumento de poder de cada empresa. Por tanto, es muy difícil competir contra una concentración económica.

Muchas veces, los pactos colusorios, son pactos que ponen en marcha una organización, por ello se podría hablar mejor de concentración económica. Una concentración económica no tiene por qué ser una fusión entre empresas. Las concentraciones económicas atienden únicamente a razones económicas.

En el sector aéreo es una fórmula muy utilizada: crecer, para competir y dominar más.

- **Las primeras concentraciones económicas:**

1. Una de las primeras concentraciones económicas fue la de EADS de fabricación de aeronaves, con la finalidad de enfrentarse a los grandes fabricantes de aeronaves.
2. Grupo Lufthansa, llevó a cabo la fusión de empresas de manera muy rentable. Por ejemplo, cuando adquirió Swiss International Airlines en 2005.
3. United adquirió en 2010 Continental Airlines y formó la mayor aerolínea del mundo.
4. OneWorld: British Airways e Iberia también plantearon un acuerdo de colaboración con American Airlines.
 - a. En septiembre de 2009, la Comisión investigó este acuerdo para descartar pactos colusorios contrarios a la competencia en las rutas transatlánticas.
 - b. En febrero de 2010, el departamento de transportes (DOT) de EEUU impuso condiciones.
 - c. En marzo de 2010, la propia alianza ofreció a la comisión 6 permisos diarios (slots)
 - d. Esa oferta se aceptó en julio de 2010 con Joaquín Almunia como vicepresidente de la competencia.