



A35-WP/156  
EC/23  
17/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo**

#### **LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS**

(Nota presentada por Singapur)

##### **RESUMEN**

Singapur reconoce el entorno externo cambiante y apoya las recomendaciones de la OACI y el llamamiento de la IATA a una mayor liberalización de los criterios de designación de las líneas aéreas. En particular, se analiza aquí la necesidad de un proceso consultivo abierto por las partes contratantes para comprender sus problemas particulares y hallar soluciones a los mismos. Este modo de proceder permitirá a las partes hallar un terreno común para adaptar los marcos existentes para la liberalización sin comprometer sus respectivos intereses.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Tradicionalmente, las líneas aéreas nacionales han estado estrechamente vinculadas con sus respectivos gobiernos por una variedad de razones, que incluyen la reglamentación de la seguridad operacional y la protección de la aviación, las medidas para prevenir el uso de pabellones de conveniencia (o de que terceros se beneficien sin asumir carga alguna)<sup>1</sup> y las conductas anticompetitivas; para fines de defensa nacional, así como para mantener en el país los ingresos en divisas y empleos. Se han citado comúnmente dichos factores como motivos para mantener en la mayoría de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (ASA) el requisito de que la línea aérea sea de propiedad mayoritaria y esté bajo el control efectivo de los nacionales de la parte designante.

<sup>1</sup> V.gr.: que una línea aérea del país A establezca compañías aéreas en el país B o use derechos de tráfico del país B con un tercer país, sin que el país A haga concesión alguna en retribución.

1.2 Durante los últimos dos decenios aproximadamente, se ha manifestado una tendencia hacia la privatización de las líneas aéreas, debida en parte, al movimiento generalizado hacia la mundialización y la liberalización. La integración económica regional, por su parte, ha contribuido, en cierta medida, a hacer menos claros los límites de la propiedad y el control de las líneas aéreas. En el plano comercial, las líneas aéreas están buscando cada vez más a nuevos socios y nuevas alianzas (a menudo adquiriendo acciones de la otra parte) para diluir los riesgos y juntar las aptitudes y los recursos de carácter complementario. Revisten también importancia las aportaciones de capital extranjero para satisfacer las inmensas necesidades de capital que caracterizan a la aviación.

1.3 Singapur reconoce el entorno cambiante y apoya las recomendaciones de la OACI y el llamamiento de la IATA en sus respectivas notas de estudio (A35-WP/9, A35-WP/64) en las que se recomienda extender la liberalización del control y propiedad de las líneas aéreas. En efecto, con las dificultades temporarias debidas a los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y la reciente crisis del SRAS, consideramos que es sumamente crítico que las líneas aéreas cuenten con flexibilidad comercial para planificar con certeza y actuar con agilidad. Por consiguiente, los Estados deberían pensar activamente en eliminar los obstáculos reglamentarios que contienen sus ASA, incluyendo el requisito de que las líneas aéreas sean de propiedad mayoritaria del país designante, sus nacionales o ambos.

## 2. BÚSQUEDA DE UN TERRENO COMÚN PARA LA LIBERALIZACIÓN

2.1 La OACI ha preparado cláusulas modelo para uso discrecional de los Estados contratantes. Dados los intereses diferentes y las circunstancias propias a cada Estado, es importante un método consultivo abierto para que los Estados hagan conocer sus preocupaciones mutuas con miras a hallar un ritmo y un formato apropiados para liberalizar la propiedad y el control de las líneas aéreas.

2.2 De conformidad con la recomendación de la OACI avalada por la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, Singapur hizo propuestas para alejarse del criterio de “propiedad mayoritaria” y “control efectivo”, enmendando la cláusula de designación de las líneas aéreas en varios de sus ASA, adoptando en su lugar los criterios de “oficina principal” y “control efectivo”. Hasta la fecha, Singapur ha logrado liberalizar las disposiciones sobre designación de más del 20% de sus ASA.

2.3 Por ejemplo, en el ASA concertado entre Singapur y los Emiratos Árabes Unidos (EAU), los criterios de designación se enmendaron para permitir las operaciones de Gulf Air en el marco del ASA, a condición de que su incorporación y oficina principal siguiesen en Omán, los EAU, Qatar o Bahrein y que el control efectivo estuviese en manos de los gobiernos de dichos Estados, sus nacionales o ambos<sup>2</sup>. En virtud del Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional, (MALIAT)<sup>3</sup> se eliminó el criterio de “propiedad mayoritaria”, aunque con ciertas condiciones.

2.4 La mencionada situación no hubiera sido posible si a) la parte “más liberal” hubiera adoptado una postura de “todo o nada” o b) si la parte “menos liberal” hubiera rechazado la propuesta de liberalización desde el principio. De manera análoga, al considerar nuevas propuestas de disposiciones sobre designación de las líneas aéreas, los Estados deberían tratar de dar a conocer abiertamente sus puntos de vista e inquietudes, si las hubiere, con miras a lograr al menos cierto progreso mutuamente aceptable.

---

<sup>2</sup> Debido a que Gulf Air era de propiedad mancomunada de los cuatro Estados del Golfo. Los arreglos correspondientes se estipularon en un Memorando de acuerdo.

<sup>3</sup> Las partes que integran actualmente el MALIAT son Singapur, Brunei, Chile, Estados Unidos, Nueva Zelandia, Perú y Samoa.

### 3. **CONCLUSIÓN**

3.1 En resumen, Singapur apoya las iniciativas de la OACI, sus Estados miembros y las líneas aéreas de liberalización de los criterios de designación de líneas aéreas en el marco de los ASA para proporcionar la mayor flexibilidad comercial para las líneas aéreas y como parte del objetivo más amplio de liberalización de los servicios aéreos. Consideramos que, al aplicar los modelos existentes, las Partes contratantes deberían hacer un esfuerzo consciente por adoptar un método consultivo abierto con miras a liberalizar la propiedad y el control de las líneas aéreas atendiendo al propio tiempo, de la mejor manera posible a sus preocupaciones particulares. Toda medida encaminada a liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, aun parcial, constituiría un primer paso positivo hacia la eliminación de las limitaciones en el marco de los ASA.

### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a tener en cuenta los puntos de vista expuestos al examinar esta cuestión del orden del día.

— FIN —