



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

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

(Nota presentada por Colombia)

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se analizan las ventajas y limitaciones de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a adoptar la decisión contenida en el párrafo 3.1.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y Desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota de estudio se desarrollarán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2014-2016 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300/9)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (Doc 9958). Resolución A37-20 “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”</i> <i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 1009)</i>

<sup>1</sup> La versión en español ha sido proporcionada por Colombia.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los criterios nacionales relativos a la propiedad y el control, basados en la nacionalidad, se aceptaban ampliamente cuando la mayoría de los transportistas nacionales eran propiedad del Estado designante o sus nacionales, considerándose que tenían funciones importantes desde el punto de vista estratégico, económico y de desarrollo. Sin embargo, junto con la tendencia de la liberalización, las privatizaciones y la globalización, así como la integración económica regional, surgen nuevos desafíos en las relaciones bilaterales entre los Estados y en la reglamentación del transporte aéreo internacional.

1.2 Este contexto de liberalización y privatizaciones, marca un cambio de paradigma en las relaciones bilaterales entre los Estados para el ejercicio de los derechos aéreos internacionales, lo cual requiere cooperación, reciprocidad, y la aplicación de criterios ampliados sobre la propiedad y el control de los transportistas aéreos, principios ampliamente desarrollados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* el 7 de diciembre de 1944 y enmendados por la Asamblea de la OACI (Doc 7300).

1.3 El Convenio de Chicago establece un marco axiológico y un conjunto de principios que deben irradiar el sistema regulatorio del transporte aéreo internacional “a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”.

1.4 También el precitado Convenio señala, “que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación”.

1.5 En la misma línea, la Asamblea de la OACI en su Resolución A37-20 “*Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*”, consideró que la “aplicación estricta del criterio de propiedad mayoritaria y control efectivo para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y optimizar las ventajas que puedan obtenerse”.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Mantener el criterio tradicional basado en la nacionalidad para la designación y autorización de las líneas aéreas contradice los procesos de liberalización. Se acepta, por regla general, que cada Estado tenga la posibilidad de liberalizar el transporte aéreo según sus propios criterios y ritmo, pero la disposición tradicional, debido al derecho de denegación que tienen los demás Estados, impide que un Estado que decida liberalizar más rápidamente, pueda hacerlo respecto a la designación de las líneas aéreas para la aplicación del acceso a los mercados.

2.2 Es importante determinar si es necesario mantener un vínculo económico entre la línea aérea y el Estado designante (incluyendo, la “oficina principal o lugar de incorporación”), en una situación en que la propiedad y el control de las líneas aéreas se liberalizan a nivel nacional o multilateral. Se ha planteado la posibilidad de eliminar por completo el vínculo económico, manteniendo el control de reglamentación de la seguridad operacional y la protección de la aviación como único vínculo entre el Estado designante y la línea aérea.

2.3 El proceso de liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos trae ciertas ventajas como un mayor acceso a los mercados de capitales, permitiría a las líneas aéreas establecer redes más amplias mediante fusiones y adquisiciones o alianzas, mayor competitividad y variedad de servicios en el mercado, lo cual se traduciría en ventajas para los consumidores. También

algunos riesgos, como la posibilidad de que surjan “pabellones de conveniencia” a falta de medidas eficaces de reglamentación para evitarlos, el posible deterioro de las normas de seguridad operacional y protección de la aviación al concederse importancia creciente a los resultados comerciales y la posible fuga de capital extranjero, lo que daría lugar a una explotación menos estable y prácticas que pueden ser contrarias a la justa competencia.

2.4 Adicionalmente, la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, reconoció ampliamente los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la necesidad de adaptar el régimen de reglamentación vigente para responder a las necesidades del siglo XXI.

2.5 Se convino en que la OACI debía ser el líder en este proceso de liberalización y que se le diera la importancia debida a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, los intereses de todos los asociados, incluyendo los aspectos laborales y la necesidad de un avance gradual y progresivo hacia la adaptación.

### 3. **DECISIÓN**

3.1 Se invita a la Asamblea a pedir al Consejo que prepare un modelo de acuerdo internacional para que los Estados liberalicen la propiedad y el control de las líneas áreas, a fin de presentarlo al 39º período de sesiones de la Asamblea.