



NOTA DE ESTUDIO

SEXTA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.2: Propiedad y control de los transportistas aéreos

PROPUESTA PARA LA LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LAS AEROLÍNEAS

(Nota presentada por Chile)

RESUMEN

La nota de estudio resume la experiencia de Chile en la liberalización de la propiedad y control de las aerolíneas, como país pionero en la materia, y propone que la OACI impulse un acuerdo multilateral que liberalice este aspecto del transporte aéreo, a fin de facilitar el acceso de las aerolíneas al mercado de capitales.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) Convenir en la recomendación que se presenta en el párrafo 3 de esta nota.

Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en el sitio web www.icao.int/meetings/atconf6.

1. EXPERIENCIA DE CHILE EN PROPIEDAD Y CONTROL DE LAS AEROLÍNEAS

1.1 La política aerocomercial de Chile contempló desde sus comienzos, en 1979, la eliminación de los requisitos de nacionalidad de los propietarios y administradores de las aerolíneas, tanto chilenas como extranjeras, siendo Chile país pionero en esta materia. Por consiguiente, desde esa época, la nacionalidad de una aerolínea chilena se determina por su vinculación con el territorio nacional, y no por la nacionalidad de sus propietarios o administradores. La nacionalidad de una aerolínea extranjera se determina por la calificación que hace el país que la designa

1.2 Desde que se estableció este sistema, ha habido en Chile tres casos de aerolíneas chilenas regulares cuyos propietarios y administradores fueron en su totalidad extranjeros; y dos casos en que fueron en parte nacionales y en parte extranjeros. En cuanto a aerolíneas extranjeras que han operado a Chile, existen varios casos en que sus propietarios no tenían la nacionalidad del país que las había

¹ La versión en español ha sido proporcionada por Chile.

designado, pero como Chile no exige el requisito de nacionalidad de los propietarios, la autoridad chilena se ha atenido a la calificación de nacionalidad que ha hecho la autoridad que la ha designado.

1.3 En los 33 años en que se ha aplicado este sistema, nunca un país ha objetado una designación de una aerolínea chilena por el hecho de que su propiedad substancial no esté en manos de chilenos. Por consiguiente, la cláusula de designación de aerolíneas que exige propiedad substancial y control efectivo en manos de nacionales, y que aparece en muchos de los Acuerdos aéreos bilaterales que firmó Chile en el pasado, no ha sido obstáculo para la operación de aerolíneas chilenas al exterior.

1.4 No obstante, en sus negociaciones de Acuerdos bilaterales, la autoridad chilena siempre ha tratado que en la cláusula de designación de aerolíneas no aparezca el requisito de propiedad substancial y control efectivo en manos de nacionales del país que las designa, sino que baste como requisito, que su domicilio principal y la sede principal de sus negocios se encuentre en el país que las designa. En todos la Acuerdos bilaterales que Chile ha negociado en los últimos diez años se establece en esta forma.

1.5 En cuanto a su vinculación con el territorio nacional, que se exige a una aerolínea para que pueda tener nacionalidad chilena y pueda usar los derechos de tráfico de Chile, no existen requisitos legales o reglamentarios que lo determinen, pero el criterio que se ha seguido es que tenga claramente la sede principal de sus negocios en Chile, lo cual a su vez debe demostrarse a través de un conjunto de situaciones, que sin ser taxativas, deben incluir: que la mayoría de las aeronaves estén basadas en Chile; que esas aeronaves tengan matrícula chilena y tripulaciones chilenas, y que su mantenimiento se haga en Chile. Últimamente este criterio ha experimentado ciertos cambios en cuanto al requisito de que las aeronaves estén basadas en Chile; y la exigencia se define como que el control regulatorio lo tenga la autoridad aeronáutica chilena. Si las aeronaves además cuentan con matrícula chilena y tripulaciones chilenas, la aerolínea puede considerarse chilena.

1.6 Esta forma liberalizada que ha mantenido Chile para conceder nacionalidad chilena a una aerolínea, ha contribuido al éxito de la política aerocomercial chilena. El que la propiedad y control de una aerolínea chilena pueda llegar a pertenecer en su totalidad a extranjeros, ha incentivado la inversión extranjera en aerolíneas chilenas, pero más aún, ha incentivado la inversión nacional en aerolíneas chilenas. Lo anterior se debe a que el inversionista nacional considera que las acciones bursátiles de una aerolínea chilena se valorizan si éstas pueden ser colocadas en bolsas extranjeras y adquiridas por extranjeros, en contraste con la limitante de que sólo puedan ser adquiridas por nacionales.

2. CONCLUSIÓN

2.1 De conformidad a la experiencia chilena anteriormente descrita, Chile propone que la OACI impulse un proyecto de acuerdo multilateral que liberalice a nivel mundial la propiedad y control de las aerolíneas.

3. RECOMENDACIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a que solicite a la OACI que prepare un proyecto de acuerdo multilateral que liberalice a nivel mundial la propiedad y control de las aerolíneas.