



WORKING PAPER

WORLDWIDE AIR TRANSPORT CONFERENCE (ATCONF)

SIXTH MEETING

Montréal, 18 to 22 March 2013

Agenda Item 2: Examination of key issues and related regulatory framework

Agenda Item 2.2: Air carrier ownership and control

**DESIGNATION, OWNERSHIP AND CONTROL: CUBA'S EXPERIENCES IN
NEGOTIATIONS WITH THE COUNTRIES OF THE EUROPEAN UNION (EU)**

(Presented by Cuba)

EXECUTIVE SUMMARY

The purpose of this working paper is to share, together with the participating delegations, our experience in negotiations with the countries of the European Union related to the designation, ownership and control clauses, since the Member States of this Union have been required to make changes to their bilateral air transport services agreements in order to comply with rulings from the European Court of Justice.

This experience reaffirms the fact that ICAO was established within the framework of the Convention on International Civil Aviation, as a necessary world forum, in order to give appropriate guidance to its members in the implementation of economic regulations for air transport, in the interest of the entire international aeronautical community, taking into account **safeguard** measures, for the purpose of maintaining fair and sustainable participation of airlines in the air transport services industry.

Action: The Conference is invited to agree to the recommendations presented in paragraph 3.

References: ATConf/6 reference material is available at www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 Working Paper WP/259 was presented at the 35th ICAO Assembly on behalf of the 21 Member States of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC). It analysed the need to balance the intention of the European Union (EU) to make changes to bilateral air transport agreements in order to include a clause on designation, ownership and control, in accordance with a ruling from the European Court of Justice. This ruling established that the clauses used in most of the agreements entered into with EU Member States were in contradiction with community law provisions on freedom of establishment.

¹ Spanish version provided by Cuba.

1.2 This specifically meant that an EU State was allowed to designate airlines owned and controlled not only by that same State but also by other Member States of the EU, provided they are established in the aforesaid State.

1.3 Let us recall that in A-35-WP/259 on the subject of the air transport liberalization process, it was expressed that ICAO had taken into account all the criteria of its members and had formulated, during the Fifth Worldwide Air Transport Conference (ATConf/5), and approved, a balanced clause which eliminates the traditional concepts in this area and represents a step forward, although it does not achieve full liberalization. Thus, ICAO promotes a gradual and uniform liberalization by recommending flexible transition policies.

1.4 This is the reason why at the 35th Assembly, the Economic Commission on item 27, point 27.24 considered that in this area, each State would set its own course and pace for regulatory change in a flexible way, using unilateral, bilateral, regional, plurilateral or global approaches.

2. EXPERIENCES IN NEGOTIATIONS WITH EU MEMBER STATES USING THE LACAC CLAUSE

2.1 Taking into account point 1.4 of this Working Paper, LACAC drafted a model clause as presented in the Appendix of this paper to balance the EU clause, based on the spirit of the text approved at ATConf/5 and the spirit of the conclusions of the 35th Assembly.

2.2 Cuba has used this model clause in negotiations with nine EU Member States up until now, and in each case Cuba has applied the provisions established therein. This has allowed the Parties to obtain a satisfactory result, by achieving the right balance between the interests of each country and region.

2.3 One real life example of the application of this clause is that the Cuban Civil Aviation Authority has currently authorized the German airline Condor to conduct air operations with scheduled flights departing from a third EU State. Austria was given approval to designate this airline to operate to/from Vienna-Varadero-Vienna.

2.4 In order to maintain consistency with the safeguard measures that need to be taken, it is the designating State which designates and grants the frequencies to this airline, in accordance with the provisions set out in the bilateral air transport services agreement signed between Austria and Cuba.

2.5 The parties' interests are thus recognized, without precedence being given to differences in economic development. This demonstrates that it is possible to jointly identify appropriate actions for the attainment of gradual, orderly and sustainable liberalization within the international civil aviation community in a manner that enables optimal use of the natural, social and financial resources of each Party.

2.6 Other actions have been undertaken bilaterally, which have rendered market access more flexible through, inter alia, authorization of the transport of cargo on charter flights, multiple designations, code sharing with third countries airlines, fifth freedoms and joint offices for airlines that belong to the same group.

2.7 Implementing these measures means that Cuba is actually applying a flexible policy approach to regulation of air transport activity, with the aim of ensuring easier market access, without having to sign liberalization agreements.

3. **RECOMMENDATIONS**

3.1 The Conference is invited to:

- a) examine the experience described herein;
- b) apply measures that bring about liberalization of air transport services in a gradual and **sustainable** way, making optimal use of natural, social and financial resources, on the basis of equity in light of the economic differences between States, and with safeguards.

APPENDIX

Adjunto No. 1

Modelo de cláusula aprobado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

ARTÍCULO No. ____

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.
2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la... [nombre la organización de aviación civil de la región] podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la... [nombre la organización de aviación civil de la región], para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.
3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];
 - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
 - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada.
 - (iii) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea.
 - b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la región]:
 - (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región] y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]
 - (ii) Se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la... [nombre organización de aviación civil de la región]

- (iii) responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada,
- (iv) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la ... [nombre organización de aviación civil de la región].

ARTÍCULO

Revocación o suspensión de la designación o autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o
 - (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea, o
 - (iv) la aerolínea ya este designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]. y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo o
 - (v) la aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y ese Estado miembro de la Comunidad.
 - b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región] o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la ...[nombre organización de aviación civil de la región]; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o

- (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la...[nombre organización de aviación civil de la región], o
- (iv) la aerolínea ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región], estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo.
- (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la...[nombre organización de aviación civil de la región] y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembro de la ...[nombre organización de aviación civil de la región].

— END —