



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

REPATRIACIÓN DE LOS INGRESOS EXTRANJEROS DE LAS LÍNEAS AÉREAS

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

Las líneas aéreas suelen fijar el precio de los billetes y vender estos últimos en la moneda del país en el cual son vendidos. Luego deben convertir, en sus principales divisas de operación, los correspondientes ingresos para poder repatriarlos. Debido a la caída de los precios del petróleo y otros bienes y a una crisis general en la economía mundial, ha disminuido la entrada de divisas de algunos gobiernos del mundo. Así, en ciertos mercados las líneas aéreas no encuentran fuentes para convertir en divisas sus ingresos locales, por lo que sus fondos se encuentran “bloqueados” en el extranjero. A menudo, debido a dicha incapacidad de tener acceso a sus ingresos extranjeros y a utilizarlos, es insostenible para las líneas aéreas mantener sus servicios a tales países. Como consecuencia de ello, la capacidad de la aviación de impulsar el desarrollo socioeconómico resulta afectada en el momento en que más hace falta.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a instar a los Estados miembros a que:

- reconozcan el valor socioeconómico de la aviación y la actividad de transporte aéreo;
- otorguen prioridad al sector de la aviación al atribuir divisas escasas y trabajen en colaboración con las líneas aéreas para hallar soluciones innovadoras a los problemas de “fondos bloqueados” cuando surjan; y
- observen cuidadosamente las disposiciones existentes en los acuerdos de servicios aéreos que facilitan la repatriación de fondos del extranjero y las incluyan en los nuevos acuerdos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D — Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Ninguna

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación constituye un impulsor vital para la economía mundial. Los vuelos de la industria representan el tercio del valor del comercio mundial. La aviación transporta más de la mitad de los turistas internacionales. Mantiene unos 63 millones de empleos y representa \$2,7 billones de dólares en el PIB mundial y constituye un elemento integrante para el debido funcionamiento de otros sectores económicos como los de petróleo y gas, agricultura y turismo. La aviación también conecta a las naciones, las familias y las empresas. En pocas palabras, el transporte aéreo tiene la capacidad de aportar beneficios socioeconómicos significativos a una amplia gama de consumidores y partes interesadas.

1.2 Un medio eficaz para liberar dichos beneficios consiste en garantizar que se eviten o eliminen los obstáculos o impedimentos lo más rápidamente posible. Uno de ellos impide a las líneas aéreas repatriar sus ingresos extranjeros a partir de países afectados por la escasez de divisas. Esto constituye particularmente un problema para las líneas aéreas dado que la mayoría de sus costos se sitúan en sus mercados nacionales; así, la incapacidad de repatriar sus fondos a menudo las obliga a reducir o interrumpir completamente sus servicios a países afectados. Esto, a su vez, tiene un importante efecto negativo en las economías y los pueblos de los países afectados, lo que constituye una situación en que todos pierden: líneas aéreas, consumidores, empresas y gobiernos.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados y la industria de líneas aéreas cuentan con un largo historial de trabajar en colaboración para abordar numerosos retos que podrían obstaculizar la capacidad de las líneas aéreas de maximizar su contribución al desarrollo socioeconómico. Trátese de la esfera de seguridad operacional, seguridad de la aviación, medio ambiente o cualquiera de la multitud de cuestiones, reviste carácter crítico la necesidad de asociarse, a menudo mediante la labor inestimable de la OACI.

2.2 Dado que aumenta el número de Estados que experimentan escasez de divisas, surge una nueva oportunidad para que los Estados y la industria trabajen en asociación para asegurarse de que los problemas de repatriación de divisas no se traduzcan en reducción de la conectividad hacia los países afectados y a partir de los mismos:

2.2.1 En caso de escasez de divisas, los Estados deben tomar decisiones muy difíciles respecto a la manera de atribuir las limitadas divisas disponibles. Al comprender la función crítica desempeñada por el transporte aéreo para contribuir a impulsar la actividad económica que se necesita para aliviar la recesión económica, que podría ser la primera causa de la escasez de divisas, es importante que la industria de la aviación sea percibida como prioritaria al atribuir divisas escasas. Si no se considera a la aviación como un beneficiario prioritario, podría disminuir la conectividad del transporte aéreo, disminuyendo así la actividad económica y finalmente empeorando una mala situación.

2.2.2 Cuando las líneas aéreas poseen fondos significativos en moneda local, que no logran convertir y repatriar, tratan de hallar métodos innovadores para utilizarlos. Por ejemplo, hallando organizaciones locales que puedan decidir comprar parte de los fondos locales de las líneas aéreas, lo que permite a estas últimas vender sus servicios en monedas convertibles, y buscando oportunidades para pagar gastos locales tales como derechos aeroportuarios, derechos ATC, gravámenes sobre combustible, servicios de escala, servicios de abastecimiento, etc. En tales situaciones, sería ventajoso que las líneas aéreas y los Estados trabajaran en colaboración para determinar y facilitar la aplicación de dichas soluciones innovadoras.

2.3 Mientras las iniciativas propuestas más arriba facilitarían la gestión de los problemas existentes de repatriación, la observación cuidadosa de las disposiciones sobre repatriación de fondos en los acuerdos de servicios aéreos (que generalmente establecen un derecho para que los transportistas aéreos remitan sus fondos del extranjero en moneda convertible, de manera oportuna y sin restricciones), y la introducción de tales disposiciones en los nuevos acuerdos de servicios aéreos, podrían permitir que se eviten ya tales problemas.

3. CONCLUSIONES

3.1 Se invita a la Asamblea a instar a los Estados miembros a que:

- a) reconozcan el valor socioeconómico de la aviación y la actividad de transporte aéreo;
- b) otorguen prioridad al sector de la aviación al atribuir divisas escasas y trabajen en colaboración con las líneas aéreas para hallar soluciones innovadoras a los problemas de “fondos bloqueados” cuando surjan; y
- c) observen cuidadosamente las disposiciones existentes en los acuerdos de servicios aéreos que facilitan la repatriación de fondos del extranjero y las incluyan en los nuevos acuerdos.

— FIN —