



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política

ELABORACIÓN DE UN CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE INVERSIÓN
EXTRANJERA EN LÍNEAS AÉREAS

(Nota presentada por el Estado de Qatar)

RESUMEN

En esta nota de estudio se examinan las inquietudes y una posible opción en relación con la elaboración de un tratado internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, teniendo en cuenta el resultado de la labor del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP), el programa de trabajo futuro de la OACI, y la continuación del trabajo para establecer un Convenio multilateral sobre inversión extranjera en las líneas aéreas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar la propuesta de Qatar que figura en los párrafos 3.3 y 3.4 de esta nota; y
- b) pedir que el Consejo incluya las propuestas de Qatar de los párrafos 3.3 y 3.4 en el programa de trabajo futuro de la OACI para que se remitan al ATRP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se realizarán con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular de 2020-2022 o mediante contribuciones extrapresupuestarias, incluyendo el Fondo voluntario de transporte aéreo (TRAF).
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075)</i> <i>Informe de la Comisión Económica del 39º período de sesiones de la Asamblea (Doc 10078)</i> <i>A40-WP/22-EC/7 – Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, tradicionalmente los Estados se han reservado el derecho de negarse a aceptar, revocar o imponer condiciones a la autorización de operación otorgada a un transportista aéreo extranjero que no es de “propiedad mayoritaria ni está bajo el control efectivo” del Estado que designa o sus nacionales, en virtud de sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Aunque se ha visto un alentador avance en la práctica de los Estados de flexibilizar la aplicación de las reglas o de aceptar líneas aéreas de propiedad extranjera, las restricciones jurídicas con respecto a la propiedad y control de las líneas aéreas en la legislación de los Estados y en los acuerdos bilaterales no han cambiado mucho, de ahí que este criterio de “cláusula de nacionalidad” sigue incluyéndose en muchos de los acuerdos bilaterales negociados recientemente.

1.2 El fundamento de la cláusula de nacionalidad es que se establece un vínculo conveniente entre el transportista y el Estado que designa, según el cual las partes en un acuerdo pueden: a) aplicar una política de “equilibrio de ventajas” para las líneas aéreas en cuestión; b) evitar que, por medio de su transportista, un Estado que no sea parte adquiera indirectamente una ventaja sin reciprocidad (“free-rider”); y c) identificar el Estado responsable de la vigilancia de la seguridad operacional y la protección de un transportista aéreo. En algunos casos también intervienen consideraciones de defensa nacional.

1.3 En la Resolución A39-15, Apéndice A, Sección I, de la Asamblea, se pidió al Consejo, entre otras cosas, que, “siga elaborando un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos ... teniendo en cuenta las metas de la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional”.

2. AVANCE Y ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES

2.1 El ATRP examinó el Proyecto de Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas, que prescribe una “dispensa” como instrumento para permitir que las líneas aéreas de las partes en el Convenio “sean propiedad mayoritaria y estén bajo el control efectivo” de los nacionales de cualquier otra parte en el Convenio.

2.2 Aun cuando muchos Estados miembros han expresado su apoyo general respecto del proyecto de Convenio como avance en la dirección correcta y en concordancia con la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, este proyecto sigue siendo motivo de preocupación en algunos Estados por aquellos que se benefician sin reciprocidad (“free-riders”) en situaciones en que los inversionistas de una parte, que tiene un acuerdo restrictivo con una segunda parte, pueden eludir ciertas restricciones sobre los derechos de tráfico entre ellos realizando inversiones en una línea aérea de una tercera parte que tiene un acuerdo más liberal con la segunda parte, o cuando los beneficios económicos fluyen hacia una tercera parte menos liberal.

3. ANÁLISIS

3.1 Se reconocen ampliamente los beneficios de liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos y la necesidad de adoptar el régimen de reglamentación vigente.

3.2 Qatar apoya vigorosamente la idea de dispensa respecto de los requisitos tradicionales de propiedad para la inversión extranjera en líneas aéreas. Por eso, proponemos la elaboración de un régimen de varios niveles, para permitir que las Partes contratantes decidan libremente la medida en la que están dispuestas a liberalizar.

3.3 Además de abordar la inquietud de algunos Estados con respecto a los que se benefician sin reciprocidad (“free-riders”), Qatar desea referirse a la práctica de “pabellones de conveniencia” en el sector del transporte. En este caso, Qatar propone los siguientes niveles para la liberalización de los requisitos tradicionales de “propiedad y control”:

- el “cumplimiento de las disposiciones relativas a seguridad operacional y seguridad de la aviación” es el requisito básico y obligatorio para todas las líneas aéreas designadas;
- el “control de la reglamentación por la parte que designa” constituye un nivel de protección adicional para evitar los “pabellones de conveniencia”;
- la “oficina principal” se introduce como tercer nivel de requisitos de propiedad y control, con carácter opcional para que las Partes contratantes aborden el problema de los free-riders;
- el “control efectivo de la Parte que designa” es el requisito más restrictivo, con carácter opcional para que las Partes contratantes impidan toda posibilidad de free-riders; y
- el requisito de “propiedad” debe ser objeto de dispensa en el marco de este convenio.

3.4 En el Apéndice de esta nota figura un proyecto de texto que debería incluirse en el programa de trabajo futuro de la OACI y encargarse al Grupo de expertos sobre reglamentación de transporte aéreo (ATRP).

4. CONCLUSIÓN

4.1 El Estado de Qatar acoge con beneplácito y apoya el liderazgo de la OACI en la elaboración del proyecto de Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas, que tiene el propósito de establecer dispensas respecto de los requisitos tradicionales de propiedad para la inversión extranjera en líneas aéreas.

APÉNDICE

CONVENIO MULTILATERAL SOBRE INVERSIÓN EXTRANJERA EN LÍNEAS AÉREAS

ARTÍCULO 4

Límites de la dispensa de los derechos de designación

El presente Convenio no impedirá a una Parte negarse a aceptar, rechazar, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de operación otorgada a las líneas aéreas de otra Parte por razones que no sean el nivel de propiedad o control efectivo extranjeros de dichas líneas aéreas, en particular si la línea aérea, o la Parte que designa a la línea aérea, no cumple con las demás disposiciones que se aplican al transporte aéreo internacional entre los territorios de cada Parte, comprendidas, entre otras, aquellas relativas a seguridad operacional y seguridad de la aviación.

Una Parte podrá, en cualquier momento, en una declaración depositada con el Depositario del Convenio, declarar que debe tener el derecho de denegar, rechazar, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de operación otorgada a las líneas aéreas de cualquier otra Parte, en los casos siguientes:

- a) la línea aérea designada no cumple las leyes o la reglamentación de la Parte que designa; o
- b) la línea aérea designada no está constituida y no tiene su oficina principal en el territorio de la Parte que designa; o
- c) la línea aérea designada no cumple las condiciones de la mencionada Parte en cuanto a que el control efectivo de la línea aérea designada corresponde a la Parte que designa, a sus nacionales o a ambos.

— FIN —