

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política****INVERSIÓN EXTRANJERA EN LÍNEAS AÉREAS**

(Nota presentada por el Reino Unido)

**RESUMEN**

El Reino Unido busca lograr un amplio consenso internacional en torno a la liberalización de las restricciones a la propiedad y al control de las líneas aéreas basadas en la nacionalidad. Si bien reconoce que aún queda mucho por hacer para resolver las inquietudes expresadas por algunos Estados, el Reino Unido apoya firmemente la labor en curso del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) de la OACI para formular un Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas. La nacionalidad de quien posee y/o controla una línea aérea no debería ser una consideración primordial para determinar si puede o no explotarla. La consideración más importante y relevante es que una línea aérea sea operacionalmente segura, protegida, financieramente sólida, dirigida por personas fidedignas y esté debidamente reglamentada.

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

- instar a la OACI, por medio del ATRP, a que continúe su labor de elaboración de un Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas;
- mantener un alto nivel de compromiso para liberalizar las restricciones basadas en la nacionalidad sobre la propiedad y el control de las líneas aéreas; y
- finalizar el trabajo de formulación de un Convenio lo más pronto posible.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	La realización de las actividades relacionadas con esta nota de estudio podrían estar sujetas a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del programa regular de la OACI para el período 2020-2022.
<i>Referencias:</i>	<i>Visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional adoptada por el Consejo de la OACI en su 205º período de sesiones</i> Informe de la decimocuarta reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/14) Informe de la decimoquinta reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ARTP/15) ATRP/15-WP/2, Informe del Grupo de trabajo de la ATRP/14 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i> (Doc 10075) <i>Resolución A-39 de la Asamblea</i> (Doc 10078) <i>ATConf/6-WP 49</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 las barreras al acceso a los mercados reprimen el suministro, la competencia y la innovación en perjuicio de los consumidores, la industria y la economía en general.

1.2 La liberalización del transporte aéreo internacional ofrece la posibilidad de:

- a) mejorar la conectividad, facilitando los vínculos entre empresas y entre personas que beneficien la economía en general, ayudando a generar empleo y crecimiento;
- b) maximizar las oportunidades comerciales para las líneas aéreas y los aeropuertos así como la competencia para el suministro de bienes y servicios; y
- c) ofrecer ventajas en cuanto a costos, elección y calidad a empresas y consumidores.

1.3 En su 205º período de sesiones, el Consejo de la OACI adoptó la *Visión a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo internacional*:

*“Nosotros, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, resolvemos promover activamente la liberalización continua del transporte aéreo internacional para favorecer a todas las partes interesadas y a la economía en general.*

*Nos guiará la necesidad de asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas”*

## 2. ANÁLISIS

2.1 Las restricciones “tradicionales” contempladas en los acuerdos de servicios aéreos (ASA) bilaterales sobre la nacionalidad de quienes pueden o no poseer/controlar una línea aérea limitan el acceso al mercado y son un impedimento para la prosecución de la continua liberalización del transporte aéreo internacional.

2.2 Dichas restricciones limitan el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales y, por consiguiente, restringen la capacidad de hacer crecer o desarrollar sus empresas. Las restricciones de propiedad y control de las líneas aéreas basadas en la nacionalidad no reconocen:

- a) el carácter fundamentalmente internacional de la industria de la aviación civil y la preponderancia de grupos multinacionales, alianzas, etc.; y
- b) el hecho de que los accionistas de una línea aérea no son los únicos beneficiarios económicos de una mayor conectividad, más posibilidades de elección y una mejor relación calidad-precio.

2.3 Si bien los inversionistas extranjeros podrían obtener dividendos de sus inversiones, en los Estados conectados por líneas aéreas se obtienen considerables beneficios. Además el comercio directo y el empleo derivado de la explotación de las líneas aéreas y la conectividad internacional genera beneficios catalizadores, por ejemplo, al:

- a) transportar visitantes que llegan (y gastan dinero localmente);
- b) permitir viajes al extranjero (p. ej., en vacaciones, contribuyendo al bienestar nacional); y

- c) establecer vínculos que ayudan a facilitar el comercio internacional y a generar crecimiento económico.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 El Reino Unido busca un amplio consenso internacional en torno a la liberalización de las restricciones a la propiedad y al control de las líneas aéreas basadas en la nacionalidad.

3.2 Si bien reconoce que queda mucho trabajo por hacer para responder a las inquietudes expresadas por algunos Estados, especialmente en relación con aquellos que obtienen beneficios sin dar nada a cambio, el Reino Unido apoya firmemente los esfuerzos en curso del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo de la OACI para formular un Convenio sobre la inversión extranjera en líneas aéreas.

3.3 La nacionalidad de quien posee y/o controla una línea aérea no debería ser una consideración primordial al determinar si puede o no explotarla (salvo quizás algunos “actores negativos” que las partes podrían decidir excluir por cuestiones no relacionadas con la aviación). La consideración más importante y relevante es que una línea aérea sea operacionalmente segura, protegida, financieramente sólida, dirigida por personas competentes y esté debidamente reglamentada.