



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

**PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INVERSIONES EXTRANJERAS
EN LAS LÍNEAS AÉREAS**

(Nota presentada por Qatar)

RESUMEN

Esta nota de estudio pretende proporcionar un resumen de la labor relativa al proyecto de convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, con el objetivo de zanjar las cuestiones de interés pendientes para así acordar un proyecto de convenio. El Estado de Qatar ha reiterado una y otra vez su postura sobre la importancia de contar con un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, toda vez que estas siguen atravesando dificultades económicas en todo el mundo, debido a las dificultades comerciales y de explotación causadas por la repercusión de la pandemia de la COVID-19.

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

- a) considerar y tener en cuenta la postura y conclusiones del Estado de Qatar, tal y como se indican en los párrafos 2 y 3 de esta nota de estudio, en toda deliberación futura que tenga como objetivo ultimar el proyecto de convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, de conformidad con la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*; e
- b) instar al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), que depende del Comité de Transporte Aéreo (ATC), a que prosiga con las deliberaciones, también en el grupo de trabajo, para resolver las cuestiones de interés pendientes y con miras a que esta tarea siga avanzando.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular de la OACI para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) <i>40º período de sesiones de la Asamblea – Informe de la Comisión Económica</i> (Doc 10139) A41-WP/13-EC/3, <i>Informe sobre las novedades en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1. La cláusula dispositiva 6, sección II, apéndice A, de la resolución A40-9 solicita al Consejo de la OACI que atienda a las cuestiones de interés pendientes con miras a elaborar un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, de conformidad con la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*.

1.2. En cumplimiento del encargo del Consejo, el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), que depende del Comité de Transporte Aéreo (ATC), viene examinando las cuestiones de interés pendientes para seguir avanzando en la elaboración del proyecto de convenio, por correspondencia, en grupos reducidos regionales y a través de reuniones virtuales.

1.3. En las reuniones se identificaron y debatieron en profundidad las siguientes cuestiones pendientes: viabilidad/deseo de contar con un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas; “oportunistas” y “malintencionados”; consideraciones laborales y sociales; competencia leal y cuestiones conexas; y supervisión reglamentaria.

2. LA POSTURA DEL ESTADO DE QATAR

2.1 En las reuniones y comunicaciones con el ATRP, el Estado de Qatar reiteró una y otra vez su postura sobre la importancia de contar con un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, ya que las líneas aéreas de todo el mundo siguen atravesando dificultades problemas comerciales y de explotación causados por la pandemia de la COVID-19.

2.2 El Estado de Qatar siempre ha recalcado que uno de los motivos por los que el ATRP ha de agilizar su labor y tomar una decisión sobre la elaboración de un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas es favorecer su recuperación tras la pandemia mediante inversiones transfronterizas y promover además la realización de la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*.

2.3 El Estado de Qatar respalda además el resultado de las deliberaciones del ATRP con respecto a: los “malintencionados”, recalcando que existen leyes, reglamentaciones y entidades institucionales nacionales que se pueden ocupar de tales aspectos; los “oportunistas”, en el entendido de que es necesario reducir al mínimo las posibilidades de que se beneficien de este convenio; y la vigilancia reglamentaria, la competencia leal y las consideraciones sociales y laborales, recalcando que todas estas cuestiones deberán seguir rigiéndose por los acuerdos sobre servicios aéreos o arreglos equivalentes en vigor acordados por las partes en el convenio.

2.4 Como se indica en el párrafo 2.2 de la A41-WP/13, presentada por el Consejo a la Asamblea, el ATRP convino en que “es necesario seguir debatiendo en profundidad las cuestiones pendientes que preocupan y concluyó que tiene la intención de mantener el compromiso y el entusiasmo ya creados mediante la continuación de los debates sobre la labor, a través de un grupo de trabajo, con el fin de resolver las cuestiones pendientes que preocupan, de manera de seguir avanzando en las tareas”.

2.5 Aun cuando el Estado de Qatar está totalmente de acuerdo en que es necesario seguir debatiendo en detalle las cuestiones pendientes que preocupan y ya ha solicitado a las personas miembros del grupo de trabajo que procedan a resolverlas, este país considera sumamente importante que en dichas deliberaciones el ATRP tenga presentes los extraordinarios beneficios que aportará este convenio a los Estados y las líneas aéreas en términos de comercio, empleo, turismo y la economía en general.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El Estado de Qatar reitera su intención de seguir avanzando para lograr un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas. Las dificultades que siguen atravesando las líneas aéreas debido al impacto de la COVID-19 justifican que aceleremos nuestra labor y decisiones al respecto, para así brindar el apoyo necesario a la industria aérea mediante la inversión transfronteriza en su proceso de recuperación de la pandemia.

3.2 El Estado de Qatar ha señalado con firmeza que, al negociar un convenio sobre el acceso de las inversiones extranjeras a las líneas aéreas, la nacionalidad de quien es titular de la línea aérea no debería ser el factor principal que determine si esta tendrá permiso para funcionar o no. Los factores más importantes deberían ser que dicha línea aérea vuele hacia/desde nuestros Estados en condiciones que garanticen la seguridad operacional y protección, la salud financiera y la debida reglamentación.

3.3 El Estado de Qatar reafirma que este convenio debería considerarse subsidiario de los acuerdos de servicios aéreos o arreglos equivalentes en vigor (ASA/MoU), de ahí que las disposiciones sobre competencia leal, consideraciones sociales y laborales, derechos de las personas pasajeras y aspectos medioambientales seguirán rigiéndose por los ASA y MoU firmados por las partes en este convenio, y que no sea necesario incluir en el mismo disposiciones específicas al respecto.

3.4 El Estado de Qatar considera igualmente que los derechos de tráfico negociados entre Estados se conceden en función de los beneficios que proporciona el transporte aéreo a cada país y que, siempre y cuando la nacionalidad y el control reglamentario efectivo de la línea aérea queden en manos del país que la designa, prevalecerán la intención y los beneficios de los acuerdos de servicios aéreos o arreglos equivalentes entre los países.

3.5 El Estado de Qatar apoya plenamente el plan de trabajo de la OACI que figura en el párrafo 3.2 de la nota de estudio A41-WP/13 presentada por el Consejo, con miras a finalizar este proyecto de convenio.

— FIN —