



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 49: Liberalización de los servicios de transporte aéreo internacional

#### FACILITACIÓN DEL ACCESO DE LAS LÍNEAS AÉREAS A LOS MERCADOS DE CAPITALES INTERNACIONALES

(Nota presentada por Estados Unidos)

#### RESUMEN

La OACI debería seguir fomentando la consideración de opciones para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales internacionales, como un medio para aumentar las contribuciones del transporte aéreo internacional al comercio, al turismo, a la creación de empleo y al crecimiento económico. Los esfuerzos de la OACI deberían incluir la consideración de un instrumento multilateral por medio del cual los miembros de la OACI, si así lo desearan, podrían contraer obligaciones recíprocas para eliminar las barreras a las inversiones transfronterizas, comprometiéndose a renunciar a la aplicación de la cláusula de nacionalidad.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a que solicite al Consejo que:

- a) añada el tema “Facilitación del acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales internacionales” a los programas de trabajo de la Organización; y
- b) considere la elaboración de un instrumento o acuerdo multilateral vinculante sobre el tema, al que los Estados puedan adherirse.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico D — Eficiencia — Acrecentar la eficiencia de las operaciones de aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se necesitarán algunos recursos para realizar esta tarea.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo</i> (Doc 9819) — ATConf/5, 2003

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el marco de la cuestión 2.1, la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo concluyó que: “habría ventajas en liberalizar las disposiciones de propiedad y control de los transportistas aéreos”; “incumbe a cada Estado determinar su método y orientación de liberalización basándose en su interés nacional”; “los Estados podrían [facilitar] la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que tal vez no satisfagan los criterios tradicionales de propiedad y control nacionales”; “los Estados pueden optar por liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos de forma unilateral, bilateral, regional o multilateral”; y “la OACI ha desempeñado, y debería seguir desempeñando, una función de liderazgo para facilitar la liberalización en esta área”.

1.2 En la nota de estudio WP/7, “Liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos”, preparada por la Secretaría de la OACI para la Quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, se señala que “en la mayoría de los acuerdos[bilaterales de transporte aéreo], incluidos los que tengan carácter liberal o los relativos a “cielos abiertos”, ha seguido ampliándose el criterio tradicional [de propiedad y control]”. En la nota se reconoce que “la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos tiene evidentes ventajas” y que “brindaría a los transportistas aéreos mayor acceso a los mercados de capitales”. Se observa también que “constituye una dificultad importante la manera en que pueda evitarse que los Estados que no desean adoptar la liberalización actualmente impidan a otros la posibilidad de hacerlo”.

1.3 En la Declaración de principios políticos sobre la aplicación de acuerdos bilaterales de servicios aéreos, formulada por la Asociación internacional de transporte aéreo (IATA) y suscrita por varios Estados importantes en la aviación en noviembre de 2009, se observa que “las restricciones de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos en lo referente a [...]inversiones [...]podrían reducir las contribuciones del transporte aéreo en el comercio, el turismo, la creación de empleo y el crecimiento económico”. Se insta al respeto por “las políticas de cada país destinadas a estimular la inversión extranjera en sus aerolíneas [...]en la ausencia de intereses políticos con valor social o público” y a “considerar favorablemente la posibilidad de un acuerdo multilateral para lograr este objetivo”.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El Acuerdo de transporte aéreo de 2007 entre los Estados Unidos y la Unión Europea significó un paso importante hacia la liberalización de las oportunidades de inversión de las líneas aéreas. Cada una de las Partes se comprometió a no oponerse, en el marco de acuerdos bilaterales con terceros países, a que las líneas aéreas de terceros países fueran de propiedad de ciudadanos de la otra Parte. Estados Unidos convino además en abstenerse de ejercer su derecho a prohibir servicios aéreos de cualquier línea aérea de diez países europeos que no son miembros de la UE, así como de 18 países africanos, aduciendo que son ciudadanos de la UE quienes ejercen el control de la línea aérea.

2.2 Estados Unidos preparó, con el fin de iniciar las deliberaciones, un proyecto de convenio multilateral sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas. El proyecto fue modificado en gran medida a raíz de los comentarios de otros países, de diversas partes interesadas en la aviación y expertos. Se adjunta como apéndice a la presente nota la versión más reciente del proyecto de convenio. Dicho convenio, si lo adoptara una conferencia diplomática convocada por la OACI, fomentaría la liberalización y facilitaría el acceso de las líneas aéreas a los mercados de capitales internacionales. Podrían adherirse al convenio los países que estén dispuestos a contraer obligaciones recíprocas para eliminar las barreras a las inversiones transfronterizas comprometiéndose a renunciar a aplicar la cláusula de nacionalidad.

2.3 En esta nota y en el proyecto adjunto, el término “control” se refiere al control económico y de la gestión de una línea aérea y no afecta de manera alguna la responsabilidad que les impone a los Estados el Convenio de Chicago respecto de la supervisión normativa de las líneas aéreas.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La Asamblea debería solicitar al Consejo que incluya en los programas de trabajo de la Organización la consideración y eventual elaboración de un instrumento o acuerdo multilateral vinculante al que puedan adherirse los Estados que estén dispuestos a contraer obligaciones recíprocas para eliminar las barreras a las inversiones transfronterizas comprometiéndose a renunciar a aplicar la cláusula de nacionalidad.

-----

**APPENDIX**  
**REVISED DISCUSSION DRAFT**  
**10 SEPTEMBER 2009**  
**Multilateral Convention on**  
**Foreign Investment in Airlines**

The Parties to this Convention;

Recognizing that many air services agreements include “nationality clauses” that allow each party to those agreements to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for airlines of the other parties to such agreements unless substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the other parties, their nationals, or both;

Seeking to enhance the access of airlines to global capital markets in order to strengthen competition and reflect the realities of a global aviation industry;

Acknowledging that such nationality clauses are not required under international law and may discourage foreign investment in airlines; and

Desiring to facilitate foreign investment in the airlines of those states that permit or encourage such investment;

Have agreed as follows:

**Article 1**  
**Definitions**

For the purposes of this Convention the term:

1. “Airline of a Party” means an airline that has received its air operator certificate (AOC) from, and has its principal place of business in the territory of, that Party; and
2. “Partner List A” means a list submitted by a Party, in accordance with paragraph 1 (a) of Article 4.
3. “Partner List B” means a list submitted by a Party, in accordance with paragraph 1 (b) of Article 4.

**Article 2**  
**Waiver of Nationality Clause**

1. A Party shall not exercise any available rights under an air services agreement with another Party to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for an

airline of such other Party on the grounds that substantial ownership or effective control of that airline is vested in any third Party or Parties, their nationals, or both, provided that each said Party has included all other said Parties on its Partner List A.

2. A Party that includes itself on its Partner List A shall not exercise any available rights under an air services agreement with a second Party to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions for an airline of that second Party on the grounds that substantial ownership or effective control of that airline is vested in the first Party, its nationals, or both, provided that each of the two Parties has included the other on its Partner List A.

### **Article 3**

#### **Removal of Limitation on Foreign Ownership and Control**

A Party shall not limit on the basis of nationality the ownership or control of the airlines of that Party by nationals of another Party or Parties, provided the first Party has included the other Party or Parties on its Partner List B and each of the other Parties has included the first Party on its Partner List B.

### **Article 4**

#### **Partner Lists**

1. Each Party, at the time of ratification, acceptance, or approval of or accession to this Convention, shall submit to the Depositary:

- a) a Partner List A of partners as to which it shall not exercise any available rights under its air services agreements with those partners to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions of an airline of those partners on the grounds that substantial ownership or effective control of the airline is vested in another partner or partners on the list, nationals of that other partner or partners, or both; and
- b) at its discretion, a Partner List B of partners as to which it shall not limit on the basis of nationality the ownership or control of airlines of that Party by nationals of one or more of those partners.

2. A Party may add partners to or delete partners from a Partner List by submitting a new list to the Depositary superseding its prior list. The new list shall identify any additions to and deletions from the Party's prior Partner List. Additions shall become effective 30 days after the date of receipt of the new list by the Depositary and deletions shall become effective at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year after the date of receipt of the new list by the Depositary.

3. The requirement under paragraph 1(a) of this article that a Party submit a Partner List A may also be satisfied by a Party submitting to the Depositary written notice that it will not exercise any available rights under its air services agreements with any Party to this Convention to refuse, revoke, suspend, or limit operating authorizations or technical permissions of an airline of that Party on the grounds that substantial ownership or effective control of the airline is vested in another Party or Parties, nationals of a Party or Parties, or both.

4. The discretionary filing under paragraph 1(b) of this article of a Partner List B may also be satisfied by a Party submitting to the Depositary written notice that it will not limit on the basis of nationality ownership or control of airlines of that Party by nationals of any Party or Parties to this Convention.

#### **Article 5**

#### **Ownership and Control of a Party's Own Airlines**

Nothing in this Convention requires a Party to permit foreign ownership or control of airlines of that Party.

#### **Article 6**

#### **Depositary**

1. The original of this Convention shall be deposited with [ ], which is hereby designated as the Depositary of this Convention.
2. The Depositary shall transmit certified true copies of this Convention and any amendments thereto to all Parties and signatories.
3. The Depositary shall notify all Parties and signatories of:
  - a) All signatures, ratifications, acceptances, and approvals of and accessions to this Convention in accordance with Article 7, and any amendments thereto;
  - b) The dates on which this Convention enters into force for each Party in accordance with Article 7; and
  - c) Any withdrawals from this Convention and the effective date thereof in accordance with Article 9.
4. The Depositary shall maintain a centralized register accessible to all Parties, including on the Internet, of each Partner List submitted to it in accordance with Article 4.
5. Following entry into force of this Convention, it shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation and with the United Nations in accordance with Article 102 of the UN Charter.

#### **Article 7**

#### **Signature, Consent to be Bound, and Entry into Force**

1. This Convention shall be open to all States for signature at [ ] until it enters into force in accordance with paragraph 3 of this Article.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance, or approval by signatory States and shall be open to accession by non-signatory States.

3. This Convention shall enter into force 30 days after the third instrument of ratification, acceptance, approval, or accession has been deposited with the Depositary.

4. After the third instrument of ratification, acceptance, approval, or accession has been deposited in accordance with paragraph 3 of this Article, this Convention shall enter into force for any other signatory or acceding State 30 days after the date of deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval, or accession with the Depositary.

**Article 8**  
**Regional Economic Integration Organizations**

[Text to be developed in consultation with key  
Regional Economic Integration Organizations]

**Article 9**  
**Withdrawal**

A Party may withdraw from this Convention by giving written notice of withdrawal to the Depositary. The withdrawal shall be effective at the end of the IATA traffic season in effect one year after the date of receipt of the notice by the Depositary, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depositary prior to the effective date of the withdrawal.

**Article 10**  
**No Reservation**

No reservation shall be made to this Convention.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized, have signed this Convention.

DONE at [            ], this [    ] day of [            ], 20[    ].

— END —