



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/259
EC/40
28/9/04
Español e inglés
únicamente¹

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo

DESIGNACIÓN, PROPIEDAD Y CONTROL

(Nota presentada por los 21² Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota tiene por objeto asumir con las delegaciones presentes, la necesidad de reafirmar, el hecho de que la OACI se fundó bajo el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la cual cumplirá 60 años como foro mundial necesario que, con una larga experiencia de recomendaciones efectivas, ha servido y sirve para la orientación apropiada a sus miembros en la implementación de la reglamentación económica del transporte aéreo en beneficio de toda la comunidad aérea internacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI es una organización mundial con 188 Estados contratantes que a lo largo de casi 60 años ha propiciado los intercambios para mantener el equilibrio adecuado en correspondencia con los intereses de todos sus miembros. La OACI es un foro universal con una larga experiencia como centro de intercambio y difusión de información, además de ser una fuente de criterios y orientación apropiados para su uso extendido.

1.2 La OACI ha participado en una amplia variedad de asuntos de reglamentación económica y esta actividad se ha intensificado en los últimos años como consecuencia de que los Estados contratantes se han dirigido a ella para la elaboración de criterios de orientación, asesoramiento, armonización y cooperación sobre asuntos de criterios de reglamentación, y como foro mundial y punto

¹ La versión en español fue suministrada por la CLAC.

² Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela

central para la comunidad de la aviación sobre cuestiones de reglamentación económica y especialmente sobre el proceso de liberalización.

1.3 Se ha acordado por abrumadora mayoría que el tema de la liberalización debe tratarse dentro del marco de la OACI, y que éste debe ser gradual y uniforme sin precipitaciones. Por ese mismo motivo, la mayoría de los miembros ha estado de acuerdo que la OMC no es el marco apropiado para tratar los asuntos de transporte aéreo, donde existe un ambiente de puro comercio sin tener en cuenta las características peculiares del transporte aéreo donde la soberanía de los Estados no se discute.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) han planteado que, en los últimos años, otros sectores de la economía, incluidos los más sensibles y estratégicos con complejos regímenes reguladores, tales como las telecomunicaciones y los servicios financieros, han visto como se levantaban y modificaban sus restricciones de propiedad y control.

2.2 Una reciente sentencia de la Corte de Justicia Europea estableció que las cláusulas normales de propiedad y control de la mayoría de los acuerdos en materia de servicios aéreos convenidos con los Estados miembros de la Unión Europea (UE) se oponen a las disposiciones del derecho comunitario sobre la libertad de establecimiento. La Comunidad y sus Estados miembros están considerando los cambios que serán necesarios en sus relaciones bilaterales con otros miembros de la OACI como resultado de esta sentencia.

2.3 Concretamente esto se traduce en que: “se permitirá a un país de la UE designar líneas aéreas cuya propiedad y control no sean solamente de ese país, sino, también de los otros países miembros de esta Unión, siempre que estén establecidas en dicho país”.

2.4 En cuanto al tema del proceso de liberalización del transporte aéreo la OACI, que en todas sus actividades y, específicamente en las relacionadas con la designación, la propiedad y el control operativo de los transportistas aéreos, ha tenido en cuenta todos los criterios de sus miembros, y ha formulado en la quinta Conferencia Mundial de transporte aéreo una propuesta de cláusula equilibrada que elimina los tradicionales conceptos de este tema y que representa una transición hacia delante, pero sin llegar a la plena liberalización. Es así como la OACI, recomendando políticas de transición flexibles, se encamina hacia la liberalización de una forma paulatina, gradual y uniforme.

2.5 Recordemos que hemos decidido que es en el marco de la OACI donde los Estados les será posible lograr el objetivo de una liberalización progresiva de la reglamentación del transporte aéreo.

2.6 Teniendo en cuenta estas reflexiones, debe mediar un criterio colectivo acorde con el espíritu de la OACI. Las leyes internas de los países o de las regiones deberán elaborarse o modificarse y aplicarse de forma que las mismas no afecten el equilibrio y la integralidad de otros países.

2.7 No deseamos asumir las repercusiones negativas relativas a la competencia de las líneas aéreas como consecuencia de la posible concentración en el sector de la aviación, es decir, que un grupo reducido de mega transportistas pueda dominar el sistema del transporte aéreo.

2.8 Con respecto a la designación de las líneas aéreas por Estados miembros de la región para operaciones hacia y desde Europa, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está redactando una cláusula modelo para que la utilicen los Estados miembros en los acuerdos de la UE.

3. CONCLUSIONES

3.1 Durante la quinta Conferencia de transporte aéreo también se acordó que los Estados deberían considerar el proyecto de cláusula modelo que fuera elaborado por el grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo, cuya copia se acompaña como **Apéndice** y que, en su momento, recibió el apoyo del Consejo, proponiendo que durante el 35º período de sesiones de la Asamblea se recomiende a los Estados aplicar dicha cláusula en las negociaciones de sus acuerdos de servicios aéreos.

3.2 Independientemente de lo expresado, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está preparando una cláusula modelo para que sus Estados miembros la utilicen en sus acuerdos con Estados de la UE. Esta cláusula apunta a la designación que hace un Estado miembro de una línea aérea de otro Estado miembro para que explote derechos de tráfico desde y hacia UE.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) examinar las conclusiones del párrafo 3;
- b) recomendar se adopte la decisión de que los Estados miembros de la OACI consideren en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos, la cláusula modelo consignada en el **Apéndice**, relativa a la designación y autorización (designación, propiedad y control) de las líneas aéreas.

— — — — —

APÉNDICE

[Cláusula modelo recomendada por la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5)]

“Artículo X: Designación y autorización.

- 1.- *Cada una de las partes tendrá derecho a designar por escrito ante la otra (una línea aérea) (una o más líneas aéreas) (el número de líneas aéreas que desee) para la provisión de los servicios acordados (en el marco del presente Acuerdo) y a retirar o modificar dicha designación.*
- 2.- *Ante la recepción de tal designación y de la solicitud de la línea aérea designada, en la forma prescrita para el otorgamiento de la autorización de explotación (y del permiso técnico), cada una de las partes otorgará la autorización de explotación apropiada dentro de un plazo mínimo, siempre que:*
 - a) *la línea aérea designada tenga su oficina principal* (y residencia permanente) en el territorio de la otra parte designante;*
 - b) *la parte designante tenga y ejerza control de reglamentación efectivo** de la línea aérea;*
 - c) *la parte designante cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo X (seguridad operacional) y en el Artículo Y (seguridad de la aviación); y*
 - d) *la línea aérea designada sea apta para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la parte que recibe la designación.*
3. *Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para los que haya sido designada, siempre que cumpla con las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.*

Notas integrantes:

- i) ** Las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se fundan en que: línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la parte designante de conformidad con la leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; un volumen sustancial de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas ubicadas en la parte designante; paga impuesto sobre la renta y sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio, y emplea a una cantidad considerable de ciudadanos de ese países en cargos de dirección, técnicos y operacionales.*

***Las pruebas que acreditan el control de reglamentación efectivo, se fundan, entre otras cosas, en que: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad competente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple con los criterios de la parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de buena situación financiera, capacidad para cumplir los requisitos de interés público y las obligaciones de la garantía del servicio; y la parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, en cumplimiento de las normas de la OACI”.*

- ii) *Las condiciones expuestas en el párrafo 2 de este artículo también deberían aplicarse en el artículo _ (Revocación de autorización)”.*

—FIN—