

## **CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

**Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003**

### **Cuestión 2 del**

**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización**

**2.1: Propiedad y control de los transportistas aéreos**

### **PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS MEDIANTE CONSULTAS ABIERTAS**

(Nota presentada por Singapur)

#### **RESUMEN**

Singapur reconoce el entorno externo cambiante y apoya las recomendaciones de la OACI y de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) de ampliar la liberalización de los criterios de designación de las líneas aéreas. En particular se analiza aquí la necesidad de consultas abiertas por las partes contratantes para comprender sus problemas particulares y hallar soluciones a los mismos. Este modo de proceder permitiría a las partes hallar un terreno común para adaptar los marcos existentes a fin de liberalizar sin comprometer sus intereses. La propuesta de Singapur se presenta a la Conferencia para que la examine.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 4.1.

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Tradicionalmente, las líneas aéreas nacionales han estado estrechamente relacionadas con sus respectivos gobiernos por una variedad de motivos, incluyendo, entre otros, los siguientes: la reglamentación de la seguridad operacional y la protección de la aviación, la prevención de pabellones de conveniencia o de que terceros se beneficien sin asumir carga alguna y la conducta contraria a la competencia, la defensa nacional, así como el mantenimiento en el país de los ingresos en divisas y de los empleos. Se han citado comúnmente dichos factores como motivos para mantener en la mayoría de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) bilaterales el requisito de que una línea aérea sea propiedad mayoritaria y esté efectivamente bajo control de los nacionales de la parte designante.

1.2 Sin embargo, durante los últimos dos decenios se ha manifestado una tendencia hacia la privatización de las líneas aéreas. En parte, esto correspondía a la tendencia más amplia de la mundialización, liberalización y privatización. La integración económica regional, por su parte, ha contribuido, en cierta medida, a hacer menos claros los límites de la propiedad y el control de las líneas aéreas. En el plano comercial, las líneas aéreas están buscando cada vez más a nuevos socios y nuevas alianzas (a menudo adquiriendo acciones de la otra parte) para diluir los riesgos y juntar las aptitudes y los recursos de carácter complementario. Revisten también importancia las aportaciones de capital extranjero para satisfacer las inmensas necesidades de capital que caracterizan a la aviación.

1.3 Singapur reconoce el entorno externo cambiante y apoya las recomendaciones de la OACI y la IATA en sus respectivas notas de estudio en las que se recomienda ampliar la liberalización de los criterios de designación de las líneas aéreas. En realidad, con las ingentes repercusiones de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y otros conexos, Singapur considera que es sumamente crítico para las líneas aéreas contar con flexibilidad comercial para planificar con certeza y actuar con agilidad. Por consiguiente, los Estados deberían considerar activamente la eliminación de los obstáculos comerciales que imponen los ASA, incluyendo el requisito de que las líneas aéreas sean propiedad mayoritaria del país designante, sus nacionales o ambos.

## **2. BÚSQUEDA DE UN TERRENO COMÚN PARA LIBERALIZAR**

2.1 La OACI ha recomendado un proyecto de cláusulas modelo para uso discrecional de los Estados contratantes. Con el reciente fallo del Tribunal Europeo de Justicia relativo a los ASA bilaterales de sus miembros, probablemente con el tiempo se elaborará otro modelo para que los países europeos lo apliquen en sus negociaciones. Dichos marcos serán útiles como base para las negociaciones entre Partes contratantes.

2.2 No obstante, dados los intereses diferentes y las circunstancias propias a cada parte, será importante un método de consultas abiertas para que ambas partes compartan sus preocupaciones mutuas con miras a hallar un ritmo y un formato apropiados para liberalizar la propiedad y el control de las líneas aéreas. Hasta la fecha Singapur ha logrado liberalizar las disposiciones relativas a la designación de las líneas aéreas en más del 20% de sus ASA mediante la aplicación de dicho método.

2.3 De conformidad con la recomendación de la OACI que se había apoyado en la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994, Singapur ha comenzado a alejarse del criterio de “propiedad mayoritaria”, proponiendo que se enmiende la cláusula de designación de las líneas aéreas en varios de sus ASA, adoptando en su lugar los criterios de “oficina principal” y “control efectivo”. Cabe señalar que se logró progreso con varios socios que estaban dispuestos a analizar y adaptar el enfoque de Singapur para liberalizar los criterios de designación.

2.4 En virtud del ASA concertado entre Singapur y los Emiratos Árabes Unidos (EAU), por ejemplo, se enmendaron los criterios de designación para permitir las operaciones de Gulf Air en el marco del ASA a condición de que su incorporación y oficina principal siguiesen en Omán, los EAU, Qatar o Bahrein y que el control efectivo estuviese en manos de los gobiernos de dichos Estados, sus nacionales o ambos. En virtud del Acuerdo multilateral sobre liberalización del transporte aéreo internacional, se eliminó el criterio de “propiedad mayoritaria”, aunque una de las partes se reserva el derecho de rechazar la designación de una línea aérea por la otra parte, si determina que la propiedad mayoritaria de la línea aérea corresponde a nacionales de la parte que recibe la designación.

2.5 La mencionada situación no habría sido posible si a) la parte “más liberal” adoptaba una postura de “todo o nada” o b) si la parte “menos liberal” rechazara la propuesta de liberalización desde el principio. De manera análoga, al considerar nuevas propuestas relativas a disposiciones sobre designación de las líneas aéreas, tales como las que probablemente surgirán del fallo del Tribunal Europeo de Justicia, los Estados contratantes deberían tratar de compartir abiertamente sus puntos de vista e inquietudes, si las hubiere, con miras a lograr al menos cierto progreso mutuamente aceptable. Por ejemplo, Singapur estaría dispuesto a incorporar una “cláusula comunitaria de la Unión Europea (UE)” en sus ASA bilaterales con países europeos para que todos los transportistas de la UE utilizaran los derechos en virtud del mencionado ASA a condición de que pueda evitarse que terceros se aprovechen indebidamente de los arreglos en cuestión.

### 3. **CONCLUSIÓN**

3.1 En resumen, Singapur apoya las medidas de liberalización de los criterios de designación en el marco de los ASA para proporcionar la mayor flexibilidad comercial para las líneas aéreas y como parte del objetivo más amplio de liberalización de los servicios aéreos. Singapur considera que, al aplicar los marcos existentes, las Partes contratantes deberían hacer un esfuerzo consciente para adoptar un método de consultas abiertas con miras a liberalizar la propiedad y el control de las líneas aéreas atendiendo de la mejor manera posible a sus preocupaciones particulares. Toda medida encaminada a liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, aun parcial, constituiría un primer paso positivo hacia la eliminación de las limitaciones en el marco de los ASA.

### 4. **MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a tomar en cuenta los puntos de vista y las recomendaciones expuestas al examinar esta cuestión del orden del día.

— FIN —