

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

LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

(Nota presentada por Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Chad, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe)

RESUMEN

En esta nota de estudio se examinan las cuestiones y opciones que existen en materia de política en el campo de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, lo cual se expuso en la nota de estudio de la Secretaría de la OACI ATConf/5-WP/7, y se respalda la recomendación de que se adopte la cláusula modelo propuesta sobre designación y autorización de las líneas aéreas, destacándose la necesidad de que los Estados determinen en sus leyes y reglamentos nacionales las condiciones relativas tanto a las pruebas que acreditan la ubicación de la "oficina principal" como las atinentes al "control de reglamentación efectivo".

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

REFERENCIAS

Doc 9644 — Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo ATConf/4
ATConf/4-WP/68 — La propiedad y el control de los transportistas aéreos
ATConf/5-WP/7 — Liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, Decisión de Yamoussoukro de 1999

¹ La versión francesa ha sido proporcionada por los Estados africanos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados africanos están liberalizando progresivamente su transporte aéreo tanto mutuamente como con otros Estados mediante la revisión de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales. Están elaborando así mismo el modo de utilizar acuerdos multilaterales concertados a nivel regional y subregional para lograr una liberalización multilateral gradual y efectiva del mercado de transporte aéreo entre sus Estados, de manera que se fomente el crecimiento de los mercados, se alcance un mayor rendimiento industrial y se suministre buenos servicios a los clientes. Las declaraciones que en materia de tales políticas se formularon en la Decisión Yamoussoukro de 1999 constituyen algunos de los esfuerzos desplegados en ese sentido. Dicha decisión sobre políticas tiene por finalidad consolidar y desarrollar el mercado de transportes aéreos africanos de forma sistemática y poner a disposición del continente las fuentes de financiación que harán posible la explotación de ese mercado.

1.2 En el marco de la mayoría de los acuerdos vigentes, el Estado que otorga la autorización exige que la línea aérea designada sea de propiedad mayoritaria y esté efectivamente controlada por el Estado designador o por sus nacionales, a efectos de que explote servicios en su territorio. Los Estados africanos han dado su apoyo a ese régimen de explotación por razones económicas, de seguridad nacional y de defensa. Por otro lado, se aseguró así la participación de todos los Estados en el suministro de transportes aéreos. Las razones en cuestión siguen siendo todavía válidas pero cabe armonizarlas tanto en el contexto del desarrollo de la industria como con miras a que ésta disponga del capital necesario, hasta ahora escaso. Además, la industria del transporte aéreo africano obtendrá beneficios de las inversiones de capital extranjero.

1.3 A medida que avanzan la liberalización del comercio, la mundialización y la comercialización, incluso la privatización de las líneas aéreas de propiedad pública que pasan a ser entidades de propiedad privada, se modifica el escenario de conjunto por cuanto los inversores extranjeros adquieren participaciones en las líneas aéreas. Estas novedades exigieron que se examinara la postura adoptada por los Estados africanos en la ATConf/4 de 1994.

2. ANÁLISIS

2.1 La mayoría de los Estados africanos cuentan con recursos limitados y no pueden establecer y mantener líneas aéreas competitivas con sus propios recursos. A pesar de que estos son limitados, los Estados reconocen que es importante disponer de una industria de transporte aéreo activa que facilite el desarrollo de sus economías, particularmente en las esferas del comercio y del turismo.

2.2 Los Estados africanos reconocen que el establecimiento de medidas rigurosas en materia de propiedad y control no servirán de ayuda ni a cada uno de los Estados individualmente ni a los grupos económicos regionales cuando traten de efectuar las transformaciones que requieren sus economías recurriendo al transporte aéreo para llegar a sus objetivos.

2.3 Es importante pues crear un mecanismo de reglamentación si se desea que los arreglos normativos sean benéficos para los Estados africanos, y que eso les permita alcanzar sus objetivos de desarrollo y el de la industria, además de que ésta continúe contando con la participación continuada de los transportistas africanos. En el régimen de explotación propuesto, las líneas aéreas de propiedad extranjera deben ajustarse a un entorno de reglamentación garante de la seguridad, el rendimiento económico de las líneas aéreas y los beneficios económicos correspondientes del país designador.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Tomando en consideración el argumento planteado en la nota de estudio ATConf/5-WP/7 y las razones arriba expuestas, que tienen por finalidad alcanzar beneficios mutuos y lograr el desarrollo sistemático de la industria del transporte aéreo mundial en su totalidad, sin dejar parte alguna del mundo detrás, los Estados africanos respaldan las recomendaciones de la OACI de que se adopte la cláusula modelo sobre designación y autorización de las líneas aéreas que aparece en el párrafo 4.6 de la nota de estudio ATConf/5-WP/7.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Los Estados africanos:

- a) recomiendan que al adoptar la cláusula modelo, todos los Estados contratantes incluyan en sus leyes y reglamentos nacionales condiciones relativas tanto a las pruebas que acrediten la ubicación de la “oficina principal” como las que acrediten el “control de reglamentación efectivo”, las cuales se exponen en las notas i) y ii) de la nota de estudio WP/7, de forma que se garantice la sostenibilidad de la industria del transporte aéreo del Estado designador y del mundo en general;
- b) toman nota y recomiendan que se adopten las conclusiones que aparecen en el párrafo 6.1 de dicha nota de estudio; y
- c) aceptan que se adopte la recomendación incluida en el párrafo 7 de dicha nota de estudio.

— FIN —