

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 EL CONTROL DE LAS LÍNEAS AÉREAS

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

La República de Corea considera que el criterio de propiedad y control nacional es más apropiado para el marco bilateral de transporte aéreo, mientras que el criterio de la oficina principal se puede aplicar más adecuadamente dentro del marco regional de transporte aéreo. La República de Corea reconoce que el criterio de oficina principal más un vínculo sólido proporciona garantías para evitar las inquietudes con respecto a la tercera parte que obtiene beneficios sin asumir carga alguna y a la seguridad y protección de la aviación. Sin embargo, sigue existiendo cierta preocupación con respecto a esa tercera parte beneficiada cuando un Estado miembro de una región concierta un acuerdo de servicios aéreos del tipo “oficinal principal más un vínculo sólido” con un Estado fuera de la región.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El criterio de propiedad y control nacional (que exige que un Estado designado o sus ciudadanos sean propietarios de manera considerable de la línea aérea y que la controlen efectivamente) ha sido adoptado principalmente dentro del régimen bilateral durante los últimos 50 años para garantizar la seguridad y los intereses económicos nacionales, y para proporcionar un medio de promover la reciprocidad en las relaciones bilaterales.

1.2 Mientras tanto, durante la última década, junto con la tendencia a la liberalización y la mundialización así como a la integración económica regional, ha existido un consenso cada vez mayor, especialmente a nivel regional, de que las líneas aéreas necesitan un acceso equivalente a los mercados de capital mundiales y flexibilidad para atender los mercados mundiales como los que disfrutaban los participantes de otros sectores comerciales.

1.3 En este contexto, se introdujeron algunos conceptos que se refieren a la comunidad de intereses y a la oficina principal para ampliar las condiciones de propiedad y control de las líneas aéreas.

1.4 Finalmente, la Secretaría de la OACI sugirió el nuevo concepto de “oficina principal más un vínculo sólido” como nuevo enfoque en la nota de estudio ATConf/5-WP/7 para abordar los problemas relacionados con la tercera parte beneficiada y la seguridad y protección de la aviación.

2. ANÁLISIS

2.1 El criterio de propiedad y control nacional ha proporcionado una base para el marco bilateral de transporte aéreo sobre el principio de la reciprocidad para garantizar los intereses nacionales y el control de la seguridad y protección de la aviación. Estos podrían haber mantenido también un equilibrio de los derechos de tráfico entre los Estados del acuerdo bilateral sin la participación de la tercera parte en el mercado bilateral.

2.2 Los criterios de “oficina principal” o de “comunidad de intereses” fueron adoptados principalmente a nivel regional. Estos criterios son útiles para las líneas aéreas en una región integrada para permitir el libre acceso al mercado regional sin discriminación en los derechos de tráfico y a los capitales necesarios para el funcionamiento.

2.3 Sin embargo, el criterio de oficina principal plantea inquietudes en relación con la cuestión de la seguridad y el problema de la tercera parte beneficiada, en particular a nivel bilateral. El transportista aéreo que actúe como tercera parte socavarán los derechos de tráfico en el mercado bilateral y provocará un desequilibrio entre los dos Estados del acuerdo bilateral cuando un Estado miembro de una región concierte el acuerdo de servicios aéreos tipo “oficina principal” con un Estado fuera de la región. En tal caso, también es probable que el transportista aéreo tercera parte muestre un “pabellón de conveniencia”.

2.4 Debido a las razones mencionadas, la mayoría de los Estados, especialmente a nivel bilateral, siguen utilizando el criterio de propiedad y control nacional, y solamente Estados dentro de una región integrada han adoptado el criterio de oficina principal a nivel regional. De hecho, aunque el concepto de la oficina principal se introdujo para ampliar y facilitar las condiciones de propiedad y control de las líneas aéreas, no logró obtener un apoyo total de muchos Estados.

2.5 El criterio de oficina principal más un vínculo sólido es una solución liberal establecida ampliamente que respeta los intereses de la mayoría de los Estados. Este criterio está elaborado con más detalles que el criterio de oficina principal ya que tiene muchas medidas de salvaguardia para evitar los “pabellones de conveniencia” y terceras partes beneficiadas.

2.6 Sin embargo, a largo plazo, especialmente dentro del acuerdo de servicios aéreos bilateral liberalizado, las líneas aéreas tercera parte socavarán el mercado bilateral liberalizado sin restricciones. Por lo tanto, la preocupación principal con respecto a la tercera parte beneficiada sigue quedando sin resolver como se planteó en el criterio de oficina principal.

2.7 En este contexto, el criterio de “propiedad y control nacionales” es más adecuado para un régimen de transporte aéreo bilateral y los criterios de “oficina principal” o de “oficina principal más un vínculo sólido” son más adecuados para el régimen de transporte aéreo nacional. Por lo tanto, es necesario

seguir estudiando los criterios de “oficina principal” o de “oficina principal más un vínculo sólido” para su aplicación en un régimen bilateral.

2.8 Además de la cuestión de la tercera parte beneficiada y de seguridad operacional, la defensa nacional está relacionada muy estrechamente a la propiedad. Es necesario que los Estados tengan el control absoluto sobre sus transportistas aéreos nacionales, especialmente en situaciones de emergencia, como en caso de guerra. Por lo tanto, la propiedad y control nacional es un elemento primordial para la defensa nacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a concluir que:

- a) El criterio de propiedad y control nacional es más adecuado para el régimen bilateral a fin de evitar terceras partes beneficiadas y las preocupaciones sobre seguridad y para garantizar la defensa nacional.
- b) Los criterios de oficina principal o de oficina principal más un vínculo sólido son aplicables a un régimen regional para garantizar el libre acceso al mercado regional para los derechos de tráfico y financiamiento.
- c) La oficina principal más un vínculo sólido es una solución liberal establecida ampliamente que respeta los intereses de la mayor parte de los Estados, entre los que se incluyen los que desean mantener el criterio de propiedad y control nacional.
- d) Sin embargo, a largo plazo y especialmente en los acuerdos de servicios aéreos liberalizados, las preocupaciones con respecto a terceras partes beneficiadas y la defensa nacional siguen existiendo para el criterio de oficina principal más un vínculo sólido .
- e) Por lo tanto, la cláusula modelo de oficina principal con un vínculo sólido que sugirió la Secretaría de la OACI se debería adoptar en los acuerdos de servicios aéreos regionales o multilaterales, y tenerse en cuenta para su adopción optativa por parte de los Estados en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a que tome en cuenta estas opiniones y conclusiones en el estudio de esta cuestión.