

**CUESTIONARIO SOBRE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS DE LOS ESTADOS
EN MATERIA DE PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS**

Nombre del Estado: _____

INTRODUCCIÓN

La mayoría de los Estados, por una variedad de motivos vinculados con sus objetivos de transporte aéreo, tienen leyes, reglamentos, políticas o prácticas por las que se exige que sus empresas de transporte aéreo nacional sean de propiedad del Estado o de sus nacionales o estén bajo su control. Algunos Estados permiten también la inversión extranjera en los transportistas aéreos nacionales. Esa autorización está condicionada habitualmente a limitaciones en el volumen del capital (y/o específicamente del capital accionario con derecho a voto) de los inversionistas extranjeros. En ocasiones se fijan límites distintos según se trate de inversionistas extranjeros de líneas aéreas o de inversionistas ajenos a líneas aéreas. Dado que no existen criterios generalmente reconocidos o una medida cuantitativa bien establecida, la forma en que tratan los Estados en su reglamentación la cuestión del control varía. En ciertos casos, los Estados se sirven de las leyes aplicables de orden general sobre responsabilidad de las sociedades en materia de toma de decisiones, mientras que otros Estados utilizan leyes, reglamentos y políticas de carácter especial, particularmente atinentes a la determinación de quién tiene el control de los transportistas aéreos.

Al mismo tiempo que se registran tendencias de mundialización, liberalización y privatización, muchos Estados han introducido modificaciones en sus políticas o reglas para atenuar las restricciones impuestas a las inversionistas extranjeras en los transportistas nacionales. Ciertos Estados han permitido las inversionistas extranjeras con propiedad mayoritaria o total de sus líneas aéreas internacionales y/o nacionales. Entretanto, muchas líneas aéreas han seguido efectuando inversiones en el capital accionario de transportistas extranjeros y/o han concertado acuerdos de compartición de códigos y alianzas más amplias como medio de lograr un mayor acceso al mercado. Estas novedades plantean nuevos retos a la reglamentación del transporte aéreo internacional a nivel nacional, bilateral y mundial, pues la reglamentación de la propiedad y el control de los transportistas aéreos está estrechamente vinculada a la designación y autorización que se otorga a las líneas aéreas. Este tema ha recibido una atención cada vez mayor porque repercute en una liberalización ulterior y también porque se estima que las disposiciones vigentes restringen el financiamiento.

Al establecer la reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional en virtud de sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos, los Estados por lo general conservan el derecho de denegar, revocar o imponer condiciones a la autorización de explotación otorgada a la línea aérea extranjera designada si ésta no es "propiedad en un porcentaje importante y se encuentra bajo control efectivo del Estado designador o de sus nacionales" (aspecto que de ahora en adelante se mencionará como el "criterio tradicional"). Sin embargo, hay algunas excepciones que se apartan de ese criterio. Los ejemplos más comunes son los siguientes, entre otros: transportistas aéreos multinacionales creados en virtud de un acuerdo intergubernamental, como es el caso del Sistema de líneas aéreas escandinavas (SAS), Air Afrique y Gulf Air; los transportistas aéreos que son de propiedad en un porcentaje importante y están efectivamente controlados por uno o varios Estados (o sus nacionales), pertenecientes a un grupo económico regional, como es el tipo de "transportista comunitario" en la Unión Europea (UE); así como los transportistas aéreos constituidos en sociedad y cuya oficina principal se encuentra geográficamente dentro del Estado designador, siendo ese el caso de los transportistas aéreos con base en Hong Kong, China.

Respecto de la cuestión de la propiedad y el control, la OACI ha desarrollado orientaciones destinadas a los Estados, entre las que cabe mencionar el concepto de "comunidad de intereses" que adoptó la Asamblea en 1983 y los criterios más amplios elaborados por la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 y el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo en 1997 (véase el Doc 9587 de la OACI - Segunda edición, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*. También hay textos suplementarios al respecto en el Doc 9626, *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional*). Habida cuenta de esos acontecimientos y las demandas de que se proceda a una mayor liberalización en ese campo, la Secretaría de la OACI ha iniciado un estudio global y, como primera medida, está realizando el cuestionario que nos ocupa sobre políticas y prácticas pertinentes de los Estados. La información y las opiniones que se reciban de los Estados suministrarán bases sólidas para preparar el estudio.

CUESTIONARIO

Nota sobre la forma de llenar el cuestionario. Algunas de las preguntas que figuran en el cuestionario requieren que se explique el tema en páginas adjuntas. Si efectivamente se desea ampliar la respuesta, se anota la señal en la casilla correspondiente y se procede a explicar en páginas suplementarias que deberán adjuntarse al cuestionario y que deben llevar el número de la pregunta correspondiente (por ejemplo, si amplía lo tratado en la pregunta 5, se anotará en las páginas Adjunto Q5). Si se desea explicar cualquiera de las demás preguntas, deberá hacerse empleando el mismo procedimiento. Cualquier otro comentario que se estime relevante o provechoso para el estudio será recibido con agrado.

PARTE I. REGLAMENTACIÓN NACIONAL

Leyes, reglamentos y políticas nacionales

1. Indique si hay leyes, reglamentos o políticas nacionales sobre propiedad y/o control de los transportistas aéreos establecidos y/o constituidos en sociedad en su país. Sí No

En caso "afirmativo", indique si atañen a estos aspectos:

- a) propiedad y control en conjunto.....
b) sólo propiedad.....
c) sólo control.....

En caso "negativo", indique si hay planes para introducir algún tipo de reglamentación en un futuro próximo (dentro de 3 a 5 años). Sí No

Instrumento normativo

2. Indique qué instrumento normativo rige la reglamentación de la propiedad y el control de los transportistas aéreos en su país.

- Ley de aviación civil o similar
Legislación sobre empresas nacionales, sociedades, etc
Legislación sobre inversiones extranjeras directas
Legislación especial (p. ej., sobre privatización de los transportistas aéreos nacionales
Reglamentación, decisiones o decretos del Gobierno
Otros (*especifique*)

Se ruega que si las disposiciones en cuestión están disponibles y puede incluir fácilmente los textos, envíe una copia de los mismos y ponga la anotación Adjunto Q2 .

Autoridad encargada de la reglamentación

3. Indique cuál de las entidades mencionadas a continuación está encargada de formular y/o aplicar las reglas relativas a la propiedad y el control de los transportistas aéreos en su país.

	Formulación	Cumplimiento
Administración de aviación civil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ministerio de transporte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Departamento del Gobierno encargado de las inversiones extranjeras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoridad encargada del otorgamiento de licencias a las empresas .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros (<i>especifique</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Explicación razonada de la reglamentación

4. Indique cuáles son las principales razones de entre las que figuran a continuación y en qué grado tuvieron importancia al formular la reglamentación sobre propiedad y control de los transportistas aéreos vigente. (Anótese la calificación apropiada en la casilla según la siguiente escala: 0 = sin importancia; 1 = importante; 3 = muy importante.)

Seguridad nacional (defensa)	<input type="checkbox"/>
Seguridad de la aviación	<input type="checkbox"/>
Intereses económicos de las líneas aéreas nacionales ..	<input type="checkbox"/>
Desarrollo/intereses económicos nacionales	<input type="checkbox"/>
Necesidades del comercio y del turismo	<input type="checkbox"/>
Ingresos de divisas	<input type="checkbox"/>
Creación y mantenimiento de los puestos de trabajo (mano de obra)	<input type="checkbox"/>
Cumplimiento de los acuerdos internacionales	<input type="checkbox"/>
Otros (<i>especifique</i>)	<input type="checkbox"/>

5. Indique cuál de los aspectos arriba mencionados, y porqué, sigue teniendo validez cuando se trata de la liberalización de la reglamentación relativa a la propiedad y el control de los transportistas aéreos dedicados al transporte aéreo internacional.

Explicar en Adjunto Q5 .

Trato de los transportistas aéreos

6. Indique si al reglamentar la propiedad y el control se aplica el mismo trato a todos los transportistas aéreos nacionales. Sí No

En caso "negativo", debe indicarse si existe trato distinto para:

- a) los transportistas aéreos que explotan servicios internacionales
- b) los transportistas aéreos que explotan sólo servicios nacionales
- c) Otros (*especifique*)

Propiedad del Gobierno

7. Indique si su Gobierno (incluidas las instituciones propiedad del Gobierno) tienen actualmente alguna participación en las acciones de los transportistas aéreos nacionales. Sí No

En caso "afirmativo", mencione el nombre o los nombres de los transportistas aéreos y el porcentaje de las acciones del Gobierno (y de ser posible indique cuál es el porcentaje que corresponde a los demás accionistas).

8. En el caso de que su Gobierno no sea accionista mayoritario en los transportistas aéreos nacionales, indique si el Gobierno cuenta con alguna "acción con derecho de veto" (es decir, si son acciones que otorgan al propietario la posibilidad de intervenir o vetar cualquier decisión de importancia estratégica) en los transportistas aéreos nacionales. Sí No

En caso "afirmativo", mencione los nombres de las líneas aéreas:

9. Si no se emplea el método de las "acciones con derecho de veto", indique si su Gobierno utiliza alguna otra medida para asegurar que se mantiene el control de los transportistas aéreos nacionales. Sí No

En caso "afirmativo", explique aquí o en Adjunto Q9 .

10. Si los transportistas aéreos nacionales eran anteriormente propiedad del Gobierno pero ahora están privatizados (en parte o en su totalidad), indique cuándo se llevó a cabo la privatización.

Si la privatización se efectuó en varias fases, describa brevemente cada una de ellas y la modificación correspondiente en la participación en las acciones en Adjunto Q10 .

11. Si los transportistas aéreos nacionales son todavía propiedad del Gobierno, indique si hay actualmente algún plan o se prevé en el marco del Gobierno privatizar las líneas aéreas. Sí No

En caso "afirmativo", describa brevemente el plan en cuestión (p. ej., el grado de privatización y el calendario establecido a tal efecto), o hágalo en Adjunto Q11 .

Inversiones extranjeras directas

12. Indique cuál es en el marco de la reglamentación vigente el límite de inversiones extranjeras permitidas en los transportistas aéreos nacionales.

	Transportista internacional	Transportista nacional
a) Participación total en las acciones	_____ %	_____ %
b) Participación máxima de un solo accionista (si se aplica)	_____ %	_____ %

Explique en Adjunto Q12 si hay algún otro tipo de reglamentación (por ejemplo, límites de inversión distintos con respecto a un determinado transportista).

13. Indique si esas reglas también se aplican a otras industrias del país. Sí No

En caso "afirmativo", especifique o proporcione algunos ejemplos _____

14. Indique, por lo que respecta a las inversiones extranjeras en los transportistas aéreos nacionales, si el trato otorgado a los inversionistas en líneas aéreas es distinto del trato que se da a los inversionistas en empresas ajenas a las líneas aéreas. Sí No

En caso "afirmativo", indique cuál es el límite que se permite a los inversionistas extranjeros en líneas aéreas:

	Transportista internacional	Transportista nacional
a) Participación total en las acciones	_____ %	_____ %
b) Participación máxima de un solo accionista (si se aplica)	_____ %	_____ %

15. Indique si existe algún plan para modificar las reglas sobre inversiones extranjeras directas. Sí No

En caso "afirmativo", mencione seguidamente o en Adjunto Q15 , en qué grado se prevé efectuar modificaciones (y cuál es el calendario para ello).

Derecho de establecimiento

16. Indique si en el marco de sus leyes, reglamentación o políticas nacionales vigentes las entidades extranjeras (incluidos los transportistas aéreos) tienen el derecho de establecer transportistas aéreos en su país.

Sí No

En caso "afirmativo", explique seguidamente o en Adjunto Q16 , qué condiciones si las hubiere se imponen al establecimiento de tales empresas.

17. Indique si esas reglas también se aplican a otras industrias del país. Sí No

En caso "afirmativo", especifique o proporcione algunos ejemplos _____

18. Indique si existe algún plan para modificar las reglas sobre el derecho de establecimiento. Sí No

En caso "afirmativo", explique seguidamente o en Adjunto Q18 , en qué grado se prevé efectuar modificaciones (y cuál es el calendario para ello).

Control extranjero

19. Indique si existe alguna disposición en las leyes, reglamentos o políticas nacionales que determinen o ayuden a fijar lo que se entiende por control efectivo de un transportista aéreo.

Sí No

En caso "afirmativo", haga una descripción breve a continuación al respecto; si existen ya las disposiciones relevantes sobre ello y se dispone fácilmente de los textos correspondientes, envíe un ejemplar de los textos y anótelos como Adjunto Q19 .

20. En caso de que no existan tales disposiciones en la actualidad, indique si se cuenta con medidas de índole práctica para cerciorarse de que los transportistas aéreos nacionales no están bajo control de nacionales extranjeros. Sí No

En caso "afirmativo", haga una breve descripción a continuación o en Adjunto Q20 ; (indique además con explicaciones si se aplican criterios distintos para distintos tipos de transportistas aéreos).

Excepciones/exenciones

21. Indique si en sus leyes, reglamentos o políticas nacionales se permite efectuar excepciones o exenciones con respecto al requisito establecido en materia de propiedad y control. Sí No
22. Indique si en la práctica se ha otorgado alguna excepción y/o exención con respecto al requisito establecido en materia de propiedad y control. Sí No

En caso "afirmativo", describa los casos correspondientes brevemente y las condiciones fijadas, de haberlas, en Adjunto Q22 .

Arreglos comerciales entre líneas aéreas

23. Al considerar la aprobación de los arreglos de cooperación comercial entre líneas aéreas en que participen transportistas aéreos extranjeros (p. ej., alianzas, compartición de códigos, concesiones), indique si se considera algún aspecto atinente a la propiedad y control de los transportistas aéreos en cuestión. Sí No

En caso "afirmativo", haga una breve descripción en Adjunto Q23 de los aspectos considerados y señale las razones.

PARTE II. ACUERDOS Y ARREGLOS INTERNACIONALES

Acuerdos bilaterales

24. Indique cuántos acuerdos bilaterales de servicios aéreos había concertado su país al 30 de abril de 2001 que tengan todavía vigencia (incluso los que ya haya comunicado a la OACI). _____

De ser posible, adjunte una lista completa de los acuerdos bilaterales concertados (indicando los países socios y la fecha de la firma) en Adjunto Q24 .

25. Indique con respecto a los acuerdos bilaterales concertados por su país, cuántos contienen disposiciones que se apartan del "criterio tradicional" en materia de propiedad y control (vea la introducción al cuestionario para mayor facilidad en la descripción). _____

26. Al considerar si se acepta una línea aérea designada extranjera para explotar los servicios convenidos en el marco de los acuerdos bilaterales relevantes, indique si se ha aceptado o se aceptaría alguno de los criterios alternativos que figuran a continuación y en qué condiciones, de haberlas.

(Indique cuáles de estos criterios se aplican y explique según sea necesario, particularmente mencionando los países involucrados.)

a) Se trata de un transportista multinacional creado mediante acuerdo intergubernamental (p. ej., SAS, Air Afrique, Gulf Air). Sí No Explicar en Adjunto Q26

b) Se trata de una línea aérea que es propiedad en un porcentaje importante y está efectivamente controlada por uno o varios Estados que son partes en un acuerdo o en un grupo regional previamente definido (p. ej., un transportista denominado de "comunidad de intereses"; un "transportista comunitario" de la UE).
 Sí No Explicar en Adjunto Q26

c) Se trata de una línea aérea constituida en sociedad y cuya oficina principal o residencia permanente se encuentra en el Estado designador (incluidas las variantes al respecto, tal como el requisito suplementario de que exista un "vínculo estrecho" con el Estado designador, por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos).
 Sí No Explicar en Adjunto Q26

d) Se trata de una línea aérea constituida en sociedad y cuya oficina principal se encuentra en el Estado designador y está controlada efectivamente por dicho Estado (esta es la fórmula empleada por los cinco miembros de la Cooperación Económica Asia/Pacífico (APEC) en su acuerdo plurilateral de "cielos abiertos" que se firmó en noviembre de 2000, en el cual se eliminó el requisito de "propiedad en parte importante"). Sí No Explicar en Adjunto Q26

e) Otros casos . Describase a continuación según corresponda o explíquese en Adjunto Q26 .

27. Basándose en la experiencia de su país, indique si se ha tomado en alguna oportunidad alguna medida (p. ej., denegar, revocar, suspender la autorización de explotación) con relación a la línea aérea designada de un país extranjero por razones de incumplimiento de las disposiciones en materia de propiedad y control en el marco del acuerdo bilateral que corresponda. Sí No

En caso "afirmativo", haga una breve descripción de los casos y de la forma en que se resolvió el problema, en Adjunto Q27 .

Acuerdos regionales

28. Indique si su país es parte en algún acuerdo regional o subregional de servicios aéreos.
Sí No

En caso "afirmativo", identifique seguidamente los acuerdos regionales o subregionales en que es parte su país.

En caso "negativo", indique si existen planes para ser parte en algún acuerdo regional.
Sí No

29. Basándose en sus experiencias, indique si estima oportuno formular algún comentario o señalar a la atención algún elemento específico de los acuerdos regionales con respecto al tema de la propiedad y control.
Sí No

En caso "afirmativo", haga sus comentarios a continuación o en Adjunto Q29 .

Orientaciones de la OACI

30. Indique si en la práctica ha empleado las orientaciones preparadas por la OACI en materia de propiedad y control de los transportistas aéreos (contenidas en la Parte 2 del Doc 9587).
Sí No

31. Indique si estima necesario o conveniente que la OACI prepare orientaciones suplementarias sobre mayor liberalización de la reglamentación relativa a la propiedad y control de los transportistas aéreos.
Sí No

En caso "afirmativo", mencione seguidamente o en Adjunto Q31 , si hay alguna esfera en particular con respecto a la cual en su opinión debería seguir trabajando la OACI.
