



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

PROPIEDAD Y CONTROL: RECONOCIMIENTO DE LAS NOVEDADES

(Nota presentada por los Países Bajos en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros²)

RESUMEN

El presente documento de trabajo refleja la evolución reciente de la política de la Comunidad Europea en relación con la propiedad, el control y la designación de los transportistas aéreos. La evolución jurídica ha llevado a la Comunidad a dar un nuevo enfoque a los acuerdos sobre los servicios internacionales de transporte aéreo, lo que repercute de manera práctica sobre las negociaciones bilaterales con la Comunidad y sus Estados miembros. Esa evolución refleja la necesidad de una mayor flexibilidad en el plano internacional sobre las cuestiones relacionadas de propiedad y control, por un lado, y la designación de los transportistas aéreos, por otra, más en consonancia con el proceso de liberalización internacional de los servicios de transporte aéreo analizado y fomentado en la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5).

Se pide a la Asamblea que tome nota de esa evolución y que apoye su puesta en práctica. La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El año pasado, en la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5), la Comunidad Europea (CE) y sus Estados miembros pidieron una mayor flexibilidad en el nivel internacional sobre las cuestiones relacionadas de propiedad y control, por un lado, y de designación de los transportistas aéreos, por otra. La CE y sus Estados miembros siguen creyendo que la flexibilidad en

¹ Las versiones en español y en francés fueron suministradas por la Comunidad Europea.

² Los Estados miembros de la Comunidad Europea son: Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Suecia.

esos asuntos es esencial para el proceso de liberalización internacional que la OACI trataba de analizar y promover por medio de esa conferencia.

1.2 Las conclusiones finales de la conferencia instaban a los miembros a ser flexibles en la política de la propiedad y el control:

“Los Estados deberían, en la medida posible, liberalizar progresivamente el acceso a los mercados del transporte aéreo internacional, el acceso de los transportistas aéreos a capitales internacionales y la libertad de los transportistas aéreos para desarrollar actividades comerciales.

Los Estados deberían considerar la posibilidad de aceptar los esfuerzos de otros Estados para ampliar la propiedad y el control de los transportistas aéreos a través de las fronteras [...], a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.”

1.3 La CE y sus Estados miembros atribuyen una importancia considerable a esas conclusiones. La experiencia muestra, por todo el mundo, que la liberalización de los derechos de tránsito puede aportar beneficios considerables en lo tocante a calidad del servicio y competencia. No obstante, la relajación de las normas de propiedad y control de las líneas aéreas dentro de un grupo de Estados puede multiplicar esos beneficios al estimular la inversión y permitir a las líneas aéreas estructurar su negocio de una forma más eficaz.

1.4 Dentro de la Comunidad Europea se aplica desde hace diez años una política flexible de propiedad y control. Los nacionales de un Estado miembro pueden invertir en líneas aéreas de otro Estado miembro, y establecerlas y controlarlas. Todas las compañías aéreas de la CE se establecen y obtienen su licencia de acuerdo con las mismas normas y disfrutan de la misma condición jurídica como transportistas comunitarios. Esas compañías pueden explotar cualquier ruta dentro de la Comunidad.

1.5 La CE ha obtenido buenos resultados de la aplicación interna de esta política, en razón de la impulsión de nuevos servicios aéreos, de la entrada de nuevos e innovadores agentes en el mercado y el aumento de la competencia, en beneficio de los consumidores. Se mantiene un elevado nivel y se mejora, por medio de normas comunes sobre cuestiones primordiales, tales como concesión de licencias y seguridad.

2. EVOLUCIÓN RECIENTE DEL MERCADO

2.1 Desde la conferencia del año pasado ha continuado en el mercado europeo del transporte aéreo el proceso de crecimiento, integración y desarrollo, afectando a los transportistas que actúan en él.

2.2 A fines de 2003 se anunció la primera fusión de dos compañías aéreas nacionales. Air France y KLM se unirán para formar la mayor compañía aérea de Europa. Operará a partir de dos centros principales, Ámsterdam y París. Según la legislación de la CE, la situación jurídica de esta compañía ampliada no es diferente de la de las dos aerolíneas a las que sucede, aunque se estructurará de forma que respete las actuales restricciones sobre propiedad y control en los acuerdos bilaterales entre Francia y los Países Bajos, hasta el momento en que puedan suprimirse esas restricciones y ajustarse los acuerdos al derecho comunitario.

2.3 Aparte de esta actividad entre compañías aéreas tradicionales, otros transportistas comunitarios siguen creando empresas transnacionales. En particular, las mayores aerolíneas sin extras operan de forma multinacional, paneuropea, con su casa matriz en un Estado miembro y oficinas por toda la Comunidad Europea.

2.4 El acontecimiento más importante para el mercado ocurrió en mayo, cuando la CE se amplió para acoger a otros diez Estados miembros y contar con veinticinco. Todos los nuevos Estados miembros pasaron inmediatamente a formar parte del mercado interior del transporte aéreo y sus compañías aéreas pasaron a ser transportistas comunitarios, con los mismos derechos y obligaciones que sus equivalentes de los antiguos quince Estados miembros. Ya hay aerolíneas incipientes en los novísimos Estados miembros de Europa central que aprovechan la liberalización del mercado del transporte aéreo para explotar rutas instalando su base en Estados distintos del suyo de origen.

3. SITUACIÓN JURÍDICA

3.1 Tras las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en los asuntos sobre “cielos abiertos”, dictadas en noviembre de 2002, todos los Estados miembros están obligados por el derecho comunitario a otorgar a cualquier compañía aérea comunitaria establecida en sus territorios igual acceso al mercado para las rutas con destino extracomunitario. La propiedad y el control de los transportistas comunitarios deben estar mayoritariamente en manos de personas físicas o jurídicas de la Comunidad Europea pero, aparte de este requisito general, ningún Estado miembro puede imponer requisitos distintos del de que la propiedad y el control estén mayoritariamente en manos de ciudadanos suyos. Este requisito debe figurar en todos los acuerdos sobre servicios de transporte aéreo entre la Comunidad y sus Estados miembros y sus socios bilaterales.

3.2 La CE y sus Estados miembros están trabajando conjuntamente con sus socios para suprimir de los acuerdos bilaterales de los Estados miembros de la UE con otros miembros de la OACI toda discriminación entre ciudadanos de la Comunidad Europea, ya sea celebrando nuevos acuerdos o modificando los existentes.

3.3 Para procurar que haya coherencia entre sus respectivos enfoques, la CE y sus Estados miembros están coordinando sus negociaciones con otros países.

3.4 Actualmente se han entablado negociaciones en el plano comunitario, dirigidas por la Comisión Europea, con los Estados Unidos para establecer una zona abierta de transporte aéreo que incluya la liberalización recíproca de la propiedad y el control. También se han iniciado negociaciones comunitarias con otros terceros países para garantizar la introducción de la debida designación comunitaria en los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos vigentes entre los Estados miembros de la CE y esos terceros países.

3.5 En otras negociaciones, los Estados miembros siguen actuando bilateralmente, pero en coordinación con la Comisión Europea y con los demás Estados miembros, partiendo de objetivos acordados en común, sobre todo en lo relativo a la propiedad y el control.

3.6 Como consecuencia de ello, en toda negociación con un Estado miembro se planteará la cuestión de la nacionalidad. Se solicitará que cualquier transportista comunitario establecido en el territorio del Estado miembro afectado esté autorizado para ejercer los derechos de tránsito aéreo que otorga el acuerdo. Cuando la Comisión Europea actúe en nombre de la Comunidad en su conjunto, se hará una solicitud semejante para que los transportistas comunitarios puedan acogerse a los derechos de tránsito aéreo que otorgue cualquier Estado miembro en el que estén establecidos.

3.7 Esto no supone una extensión de los derechos de tránsito: si los derechos de tránsito son limitados, corresponderá al Estado miembro de la CE que sea parte del acuerdo el asignar esos derechos de una forma transparente y no discriminatoria entre transportistas comunitarios competidores. Todos los Estados en los que compiten compañías aéreas internacionales están familiarizados con esos procedimientos.

4. **PROGRESO**

4.1 Los Estados miembros de la CE ya han celebrado nuevos acuerdos o revisado los acuerdos bilaterales existentes con más de treinta Estados de la OACI para permitir la designación de compañías aéreas comunitarias en rutas con el punto de partida o de llegada en sus territorios.

4.2 Como la CE tiene actualmente veinticinco Estados miembros y hay tres más que están estrechamente asociados a ella por medio del Espacio Económico Europeo o de acuerdos específicos, el principio de designación comunitaria es aceptado, en la actualidad, por unos sesenta Estados de la OACI, es decir por aproximadamente un tercio de sus miembros.

4.3 Por otra parte, hay negociaciones comunitarias en curso con Australia, Nueva Zelanda, Singapur y los Estados Unidos en las que la cuestión de la designación comunitaria parece, en principio, aceptable a esos Estados.

4.4 La Comunidad y sus Estados miembros celebran la actitud positiva y flexible de esos socios y seguirán trabajando con otros para dar seguridad jurídica al conjunto de sus relaciones bilaterales.

5. **CONCLUSIÓN**

5.1 La Comunidad Europea y sus Estados miembros han adoptado una política comunitaria respecto de la propiedad y el control, concepto reconocido por la OACI. Actualmente están tratando de obtener el reconocimiento de esta política en sus relaciones bilaterales con otros Estados miembros de la OACI y piden a sus socios que den muestras de flexibilidad en su posición, de acuerdo con las conclusiones finales de la ATConf/5. Los acuerdos que no reconocen la propiedad comunitaria son incompatibles con las obligaciones de los Estados miembros de la UE según el derecho comunitario, por lo que es imperativo modificarlos o sustituirlos.

6. **ACTUACIÓN DE LA ASAMBLEA**

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del presente documento y a prestar su apoyo a la aplicación de la nueva política emprendida por la Comunidad Europea;
- b) pedir mayor flexibilidad en el plano internacional en las cuestiones conexas de propiedad y control; y
- c) afirmar su compromiso general de continuar el proceso de liberalización internacional de los servicios de tránsito aéreo.