



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.2: Propiedad y control de los transportistas aéreos

DESIGNACIÓN, PROPIEDAD Y CONTROL: EXPERIENCIAS DE CUBA EN NEGOCIACIÓN CON LOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA (UE)

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene por objeto compartir, con las delegaciones presentes, la experiencia de las negociaciones con los países de la Unión Europea relativas a las cláusulas de Designación, Propiedad y Control, al exigírseles a los países miembros de esta Unión modificar sus acuerdos bilaterales de Servicios de Transporte Aéreo para cumplir con las regulaciones de la corte de Justicia Europea.

Esta experiencia reafirma el hecho de que la OACI se fundó, bajo el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, como fórum mundial necesario, para la orientación apropiada a sus miembros en la implementación de la reglamentación económica del transporte aéreo en beneficio de toda la comunidad aérea internacional teniendo en cuenta las medidas de salvaguardias con el propósito de preservar la participación de las líneas aéreas en la industria de los servicios de transporte aéreo de forma equitativa y sostenible.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar las recomendaciones que figuran en el párrafo 3.

Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 están disponibles en:
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la 35 Asamblea de la OACI se presentó la Nota de Estudio WP/259 en nombre de los 21 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). En ella se analizaba la necesidad de equilibrar la intención de la UE de modificar los acuerdos bilaterales sobre el transporte aéreo para incluir una cláusula sobre la Designación, Propiedad y Control, en correspondencia con una

¹ La versión en español fue proporcionada por Cuba.

sentencia de la Corte de Justicia Europea que estableció que las cláusulas de la mayoría de los acuerdos convenidos con los Estados Miembros de la Unión Europea se oponían a las disposiciones del derecho comunitario sobre la libertad de establecimiento.

1.2 Concretamente, esto se tradujo en que se permitiera a un país de la UE designar líneas aéreas cuya propiedad y control no sean solamente de ese país, sino también de los otros países miembros de esta Unión, siempre que estén establecidas en este país.

1.3 Recordemos que en la A35-WP/259 se planteaba, en cuanto al tema del proceso de liberalización del transporte aéreo, que la OACI había tenido en cuenta todos los criterios de sus miembros, formulados en la 5ta. Conferencia de Transporte Aéreo aprobando una cláusula equilibrada que elimina los tradicionales conceptos de este tema y que representa una transición hacia delante; pero sin llegar a la plena liberalización. Es así como la OACI recomendando políticas de transición flexibles, encamina la liberalización de una forma paulatina, gradual y uniforme.

1.4 Es por ese motivo que en la 35 Asamblea la Comisión Económica, en la cuestión 27, en el punto 27.24, consideró, en relación al tema, que cada Estado determinaría su propio rumbo y ritmo en el cambio reglamentario de modo flexible y utilizando vías unilaterales, bilaterales, regionales, plurilaterales o mundiales.

2. EXPERIENCIAS EN LAS NEGOCIACIONES CON LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE UTILIZANDO LA CLÁUSULA DE LA CLAC

2.1 Teniendo en cuenta lo expresado en el punto 1.4 de esta nota, la CLAC redactó un modelo de cláusula (**Ver adjunto 1**) para equilibrar la cláusula de la UE basada en el espíritu de lo aprobado en la 5ta. Conferencia ATConf/5 y en el espíritu de las conclusiones de la 35 Asamblea.

2.2 Utilizando este modelo de Cláusula, nuestro país ha negociado hasta el momento con nueve países miembros de la UE y en cada caso hemos aplicado lo establecido en la misma, con lo cual las Partes han obtenido un resultado satisfactorio al lograr el equilibrio que correspondía en relación con los intereses de cada país y de cada región.

2.3 Uno de los ejemplos reales de la aplicación de esta cláusula es que en la actualidad la Aeronáutica Civil de Cuba autorizó a la línea aérea alemana Cónдор a realizar operaciones aéreas, en vuelos regulares, desde un tercer Estado de la UE. Se aprobó que Austria designara a esta línea aérea para operar desde/hacia Viena-Varadero-Viena.

2.4 En correspondencia con las medidas de salvaguardias necesarias a tomar, la designación y las frecuencias otorgadas a esta línea aérea, van a cuenta del país que designa, en virtud de lo establecido en el acuerdo bilateral sobre los servicios de transporte aéreo firmado entre Austria y Cuba.

2.5 Se reconocen de esta forma los intereses de las Partes, sin que prevalezcan las diferencias de desarrollo económico de las mismas. Esto demuestra que existen las posibilidades de encontrar, juntos, las acciones apropiadas de alcanzar de forma gradual, ordenada y sostenible una liberalización dentro de la comunidad internacional de la aviación civil que da la posibilidad de un uso óptimo de los recursos naturales, sociales y financieros de cada Parte.

2.6 Se han tomado otras acciones de forma bilateral que han hecho más flexibles el acceso a los mercados mediante la autorización de transportación de cargas en los vuelos chárteres, múltiples

designaciones, códigos compartidos con aerolíneas de terceros países, 5ta libertades, oficinas conjuntas de líneas aéreas que pertenecen a un mismo grupo y otras.

2.7 Con estas medidas estamos concretando la aplicación de una política flexible de las regulaciones de la actividad del transporte aéreo, con el objetivo de una mayor facilidad en el acceso al mercado sin la necesidad de firmar acuerdos de liberalización.

3. **RECOMENDACIONES**

3.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) examine la experiencia aquí descrita;
- b) aplique, de un modo paulatino y sostenible, medidas en pro de la liberalización de los servicios de transporte aéreo, en aras de un uso óptimo de los recursos naturales, sociales y financieros, con arreglo a la equidad, a la luz de las disparidades económicas advertidas entre los Estados, y con salvaguardias.

APÉNDICE

Adjunto No. 1

Modelo de cláusula aprobado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

ARTÍCULO No. ____

1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.

2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la... [nombre de la organización de aviación civil de la región] podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la... [nombre de la organización de aviación civil de la región], para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.

3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:

a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];

- (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea.
- (ii) Se ejerza y mantenga control reglamentario efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada.
- (iii) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea.

b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la región];

- (i) Tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la... [nombre de la organización de aviación civil de la región] y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la... [nombre de la organización de aviación civil de la región]
- (ii) Se ejerza y mantenga control reglamentario efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la... [nombre de la organización de aviación civil de la región]

- (iii) responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada,
- (iv) La aerolínea designada sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la ... [nombre de la organización de aviación civil de la región].

ARTÍCULO

Revocación o suspensión de la designación o autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea; o
 - (ii) el control reglamentario efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o
 - (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea, o
 - (iv) la aerolínea ya este designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la...[nombre de la organización de aviación civil de la región]. y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera transgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo o
 - (v) la aerolínea designada posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la...[nombre de la organización de aviación civil de la región] y ese Estado miembro de la Comunidad.
 - b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la...[nombre de la organización de aviación civil de la región]:
 - (i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la ...[nombre de la organización de aviación civil de la región] o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la ...[nombre de la organización de aviación civil de la región]; o
 - (ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la...[nombre de la organización de aviación civil de la región] responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o

- (iii) la aerolínea designada no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la...[nombre de la organización de aviación civil de la región], o
- (iv) la aerolínea ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la ...[nombre de la organización de aviación civil de la región], estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo.
- (v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la...[nombre de la organización de aviación civil de la región] y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembro de la ...[nombre de la organización de aviación civil de la región].

— FIN —