



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

EXPERIENCIA DE EGIPTO EN LA LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

(Nota presentada por Egipto)

RESUMEN

En esta nota se presenta información sobre la experiencia de Egipto con respecto a los transportistas aéreos conjuntos y la repercusión de las agrupaciones regionales en la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones presentadas en el párrafo 3.

Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en la página web www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los acuerdos bilaterales de servicios aéreos a menudo se prescribe que los transportistas aéreos designados por una de las dos partes contractuales deben ser propiedad y estar bajo control de la parte que designa o sus nacionales. Desde la Conferencia de Chicago de 1944, habitualmente se ha incluido en los acuerdos una disposición para prescribir que cada una de las partes tendrá derecho a suspender las autorizaciones a las que se hace referencia en el artículo pertinente con respecto a una línea aérea designada por la otra parte, y a revocar, suspender o imponer requisitos con respecto a dicha autorización si no está convencida de que es propiedad mayoritaria y está controlada efectivamente por parte que designa o sus nacionales.

1.2 La intención de esta cláusula es garantizar la existencia de un vínculo estrecho entre el transportista aéreo y el Estado que designa. Este vínculo habitualmente se manifiesta en la nacionalidad del transportista aéreo y está relacionado con la propiedad de su capital y su gestión efectiva, para facilitar

¹ Versión en árabe proporcionada por Egipto.

a las partes interesadas la tarea de lograr un equilibrio en los beneficios de las líneas aéreas, evitar que un Estado que no es parte obtenga, indirectamente, por medio de su transportista aéreo, beneficios no correspondidos y para identificar a aquellos que son responsables de la seguridad operacional y la protección de la aviación, al igual que de la defensa de los intereses nacionales de cada una de las partes.

1.3 En consecuencia, las justificaciones en relación con este requisito eran obvias cuando las líneas aéreas eran propiedad de los Estados en los cuales estaban registradas.

1.4 En 1950, a pesar de la importancia del requisito de propiedad y control efectivo, y con el surgimiento de transportistas aéreos internacionales y conjuntos, Egipto firmó acuerdos bilaterales de servicios aéreos en los cuales no se establecía como requisito que la otra parte designara una línea aérea de su propiedad o efectivamente bajo su control, en el sentido de lo dispuesto del Artículo 77 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la decisión del Consejo de la OACI en relación con el mismo. Egipto no incluyó el requisito de propiedad mayoritaria y control efectivo y permitió la designación de transportistas internacionales y conjuntos que no estaban plenamente afiliados a la otra parte.

1.5 Egipto concertó acuerdos bilaterales de servicios aéreos con Suecia, Dinamarca y Noruega, que incluían una disposición denominada “cláusula SAS” en el artículo sobre la designación de la línea aérea. Conforme a esta cláusula, cada uno de estos Estados tiene el derecho de seleccionar a Scandinavian Airlines como línea aérea designada para ejercer los derechos y privilegios prescritos en el acuerdo. Esta cláusula consta en la parte principal del acuerdo o en forma de canje de notas, pasando entonces a formar parte integrante del acuerdo, entre las partes.

1.6 Más aún, en ese período Egipto también firmó algunos acuerdos bilaterales de servicios aéreos con Senegal, República del Congo, Camerún y República Centroafricana que son Estados miembros de Air Afrique (transportista aéreo conjunto), después de negociaciones separadas que se llevaron a cabo en diferentes oportunidades. Esta transportista conjunto se estableció en 1961 entre 12 Estados de África Central y Occidental.

1.7 Asimismo, en 1964 Egipto firmó acuerdos bilaterales de servicios aéreos con los Estados de Kenya, Uganda y Tanzania, de la Comunidad del África Oriental, que juntos habían establecido East African Corporation. Egipto aceptó la designación de este transportista sin el requisito de propiedad mayoritaria y control efectivo de un Estado específico. Estos ejemplos ilustran que los Estados que desean concertar acuerdos bilaterales de servicios aéreos con otros Estados que forman parte de transportistas aéreos internacionales o conjuntos aceptarían no cumplir el requisito de propiedad mayoritaria y control efectivo.

1.8 En 1999, Egipto firmó un acuerdo de transporte aéreo con Hong Kong, basado en el criterio de oficina principal. Desde entonces, Egipto ha firmado la mayoría de sus acuerdos bilaterales ajustándose a este criterio, con el objeto de obtener beneficios económicos para ambas partes.

1.9 Atendiendo a los acontecimientos económicos internacionales relacionados con la aviación civil, Egipto aceptó un enfoque más flexible al aceptar a líneas aéreas de propiedad extranjera o multinacionales o transnacionales. Esto se refleja en la firma de siete acuerdos con Estados europeos, aceptando el principio de “transportista aéreo comunitario” para los Estados de la Unión Europea.

1.10 Con respecto a África, Egipto firmó la Decisión de Yamoussoukro para liberalizar el acceso a los mercados de transporte aéreo africanos, comprendido su Artículo 6 sobre designación de línea aérea. De acuerdo con esta Decisión, con cada Estado africano parte del acuerdo tiene el derecho a designar una “línea aérea africana elegible” de propiedad de otro Estado africano que sea parte en el mismo acuerdo. Además, los Estados tienen el derecho a designar una línea aérea africana multinacional

en sus relaciones con otro Estado parte. En este Artículo se establecen nueve condiciones para que las líneas aéreas africanas sean elegibles y se incluye lo siguiente:

- a) la línea aérea debe establecerse de conformidad con la reglamentación aplicable en un Estado africano parte en la Decisión de Yamoussoukro;
- b) la línea aérea debe de tener su sede y centro de administración en su oficina principal, que debe de estar físicamente emplazada en uno de los Estados designados;
- c) las aeronaves de la línea aérea pueden ser propias o estar arrendadas por seis meses como mínimo;
- d) la línea aérea debe cumplir con los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación conforme a las normas de la OACI; y
- e) la línea aérea debe estar controlada mayoritariamente por un Estado parte.

2. CONCLUSIÓN

2.1 Aun cuando el principio de liberalización se aceptó ampliamente, las restricciones legales relacionadas con las líneas aéreas y su control efectivo en los acuerdos de servicios aéreos no cambiaron mayormente, reflejando la reticencia a adoptar un enfoque que no distinguiría fácilmente entre las nacionalidades de los transportistas extranjeros, aun cuando en general ellos buscan liberalizar la propiedad de los transportistas aéreos. Egipto considera que la elaboración de un acuerdo multilateral a este respecto con el plazo para eliminar la cláusula de nacionalidad, basándose en lo que se ha logrado en la mayoría de las agrupaciones regionales, como África y Europa, ayudaría a lograr el nivel de confianza necesario para que la mayor parte de los Estados en el mundo adopten una política de liberalización con respecto a la propiedad mayoritaria y el control efectivo.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) pedir a la OACI que considere la posibilidad de elaborar un proyecto de acuerdo de multilateral flexible con un plazo para la eliminación de la cláusula de nacionalidad, basándose en el grado de liberalización que se logró en algunas agrupaciones regionales a escala mundial, como África, la Unión Europea y otras;
- b) pedir a la OACI que siga en su función de elaborar directrices sobre políticas relativas a la propiedad y control de los transportistas aéreos; y
- c) solicitar a las organizaciones regionales que desempeñen una función para que los Estados tengan cada vez más conciencia de la importancia de la eliminación de la cláusula de nacionalidad.