PARTE H

PROPIEDAD

H. PROPIEDAD

1. Aspectos de reglamentación

659. En la presente sección se examinarán: a) los diferentes conceptos asociados al término "propiedad" y su interacción; b) las limitaciones documentales que afectan al análisis de la cuestión; y c) los principales acontecimientos en materia de reglamentación.

a) Diferentes conceptos asociados al término "propiedad" y su interacción

660. Como se explicaba en la compilación (párrafos 7-9, página 247), en la literatura profesional y académica sobre la aviación el término "propiedad" se utiliza indistintamente para referirse a tres conceptos distintos:

i) La política de designación por la que un país atribuye el derecho de operar, ya sea a nivel nacional o en el marco de un Acuerdo bilateral sobre Servicios Aéreos, a una(s) determinada(s) aerolínea(s) (por ejemplo, el otorgamiento por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de derechos de tráfico a American Airlines, pero no a Continental Airlines, con respecto a un destino no de "cielos abiertos"). Las políticas de designación se utilizaron en el pasado tanto a nivel nacional (por ejemplo, antes de la desreglamentación de 1979, la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos atribuía el derecho de operar en un determinado par de ciudades a una determinada aerolínea) como a nivel internacional. Actualmente parecen estar circunscritas principalmente a la esfera internacional, con la excepción marginal de los contratos de servicios públicos.

ii) El régimen nacional de inversión/establecimiento relativo a las aerolíneas, ya operen vuelos nacionales solamente, vuelos internacionales solamente, o ambos tipos de vuelos. El régimen de inversión puede abarcar también las líneas aéreas no regulares y, en algunos casos, los transportistas de aviación general/aviación de negocios. En los casos en que sólo existe una aerolínea de propiedad pública, puede no existir un régimen de inversión, puesto que no se necesita.

iii) La prescripción en materia de denegación contenida en los ASA, que otorga a una parte el derecho de revocar, suspender o limitar la autorización dada a una aerolínea designada por la otra parte sobre la base de que esa aerolínea no cumple ya las condiciones de origen estipuladas en el Acuerdo bilateral sobre Servicios Aéreos. Las políticas de denegación incluyen también las exenciones de esas prescripciones otorgadas de manera discrecional (y, por tanto, revocables). El alcance de las políticas de denegación está circunscrito a los servicios regulares (pasajeros y carga) internacionales. Para establecer un paralelo con la política comercial, cabe decir que el concepto es similar al de las normas de origen.[362]

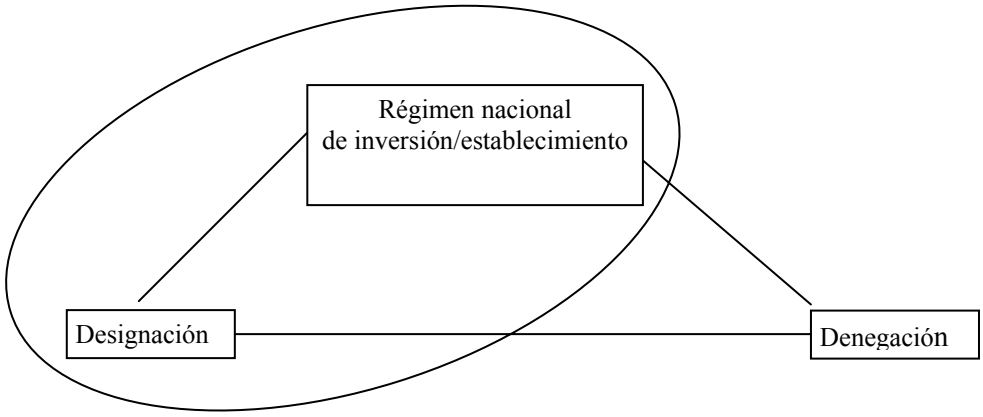
661. Existe cierto grado de interacción entre esos tres conceptos en lo que cabría llamar el "triángulo de propiedad", lo que explica la confusión semántica. A continuación se describe esa interacción tomando los conceptos de dos en dos.

[362] Las tres cláusulas de denegación más frecuentes en los ASA bilaterales son las siguientes: "propiedad mayoritaria y control efectivo", "comunidad de intereses" y "principal centro de actividad" (en el documento S/C/W/270/Add.1, párrafo 68, páginas II.652-II.653, se dan definiciones al respecto). Existe un predominio abrumador de la cláusula de propiedad mayoritaria y control efectivo, lo que explica por qué suele aludirse a la "cláusula de denegación" como la "cláusula de propiedad".

i) Designación y régimen nacional de inversión/establecimiento

662. En el diagrama 5 se muestra la interacción entre designación y régimen nacional de inversión/establecimiento.

Diagrama 5
Lado inversión/designación del "triángulo de propiedad"



Fuente: Secretaría de la OMC.

663. En la mayoría de los casos la situación es relativamente clara: el régimen nacional de inversión requiere que las aerolíneas de un país sean propiedad mayoritaria[363] y estén bajo el control efectivo[364] de sus nacionales, y los países designan aerolíneas que respondan a ese criterio.

664. No obstante, hay algunos casos (que cabría llamar "autoexenciones") en los que en el marco de un ASA bilateral un país ha designado a un transportista que no cumple su propio régimen de inversión. Esos casos son sumamente raros. Un ejemplo frecuentemente citado es el de Britannia y Monarch Airways, grandes aerolíneas de vuelos chárter cuya propiedad efectiva residía en definitiva en el Canadá y Suiza, respectivamente, y que durante mucho tiempo han sido designadas por el Reino Unido y aceptadas por otros países.[365]

665. En los casos en que el régimen nacional de inversión permite que las aerolíneas sean de propiedad mayoritaria extranjera (por ejemplo, Australia y Suiza), la designación puede beneficiar a transportistas de propiedad extranjera (por ejemplo, Swiss, que tras un periodo de transición será propiedad del transportista alemán Lufthansa, sigue siendo designada por las autoridades suizas en el marco del ASA de Suiza). En esos casos existe coherencia entre el régimen nacional de inversión y la política de designación.

ii) Designación y denegación

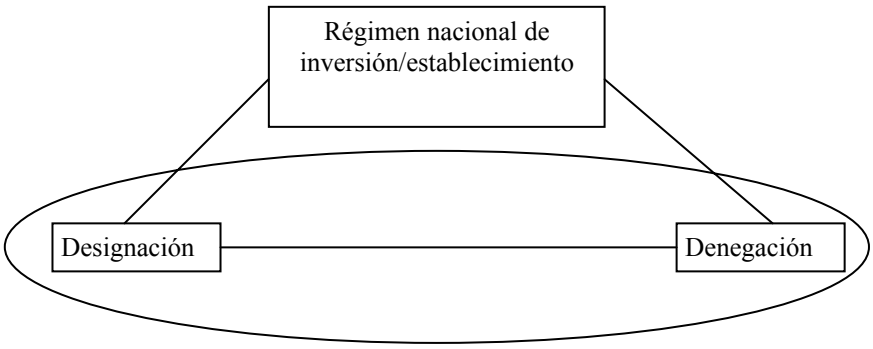
666. En el diagrama 6 se muestra la interacción entre designación y denegación.

[363] Los umbrales que definen a una aerolínea como de propiedad nacional pueden, sin embargo, variar del 51 por ciento al 75 por ciento y pueden ser diferentes según sean o no los participantes extranjeros aerolíneas.

[364] Los criterios con respecto al control pueden variar e incluso pueden no estar definidos explícitamente.

[365] Doganis R. (2006), "The Airline Business", Routledge, Londres.

Diagrama 6
Lado designación/denegación del "triángulo de propiedad"



Fuente: Secretaría de la OMC.

667. La interacción designación-denegación puede analizarse, en primer lugar, desde el punto de vista de una parte individual considerada aisladamente y, en segundo lugar, desde el punto de vista de dos partes en un ASA consideradas conjuntamente.

a) Desde el punto de vista de una parte individual

668. En teoría, no existe una vinculación directa entre la política que aplica un país individual para designar a su(s) transportista(s) y su política de denegación con respecto a los transportistas de un país asociado.

669. Sin embargo, en la práctica ambas políticas se basarán en el mismo criterio: la mayoría de las veces en el de propiedad mayoritaria y control efectivo.[366] En sus ASA un país designará a los transportistas que sean propiedad mayoritaria y estén bajo el control efectivo de sus nacionales y pedirá que la otra parte haga lo mismo, principalmente para impedir que las aerolíneas de terceros países se aprovechen de los derechos otorgados por el acuerdo sin ofrecer ninguna contrapartida.[367] Por consiguiente, se reservará el derecho, en el marco del ASA, de denegar su autorización a aerolíneas que no sean propiedad mayoritaria ni estén bajo el control efectivo de nacionales de la otra parte en el ASA.

670. No obstante, cabría la posibilidad de basar las políticas de designación y denegación en dos criterios diferentes. Podrían contemplarse dos situaciones.

- Primera: una cláusula de denegación estricta (como la de propiedad mayoritaria y control efectivo) y un criterio de designación flexible (como, por ejemplo, el de "principal centro de actividad"). Ahora bien, podría ser difícil que las partes en el ASA llegaran a un acuerdo con respecto a esa situación. No obstante, hay un ejemplo de ella: los numerosos acuerdos renegociados por las CE y/o sus Estados miembros tras las sentencias sobre "cielos abiertos" del Tribunal de Justicia Europeo. Esos acuerdos contienen una cláusula de designación "flexible" por el lado de la UE

[366] De hecho, la secretaría de la OACI observa que las razones por las que un Estado contratante recibe una autorización (es decir, designación) pueden abordarse en el artículo "revocación de autorización" (es decir, denegación), "puesto que las condiciones para no otorgar una autorización son las mismas". (OACI (2003), "Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos para una Liberalización Bilateral, Regional o Multilateral", documento ATConf/5-WP/17, página A-14).

[367] Un país A que haya concluido un ASA con B, pero no con C, querría evitar que B designara a aerolíneas de C para operar en el marco del ASA A-B.

("comunidad de intereses"), en tanto que se mantiene una cláusula de denegación "estricta" por el lado de la otra parte ("propiedad mayoritaria y control efectivo"). Esto no ocurre, sin embargo, necesariamente en todos los casos, por ejemplo en el acuerdo UE-CH, que contiene una cláusula de "principal centro de actividad" por el lado suizo.

- Segunda: una política de designación restrictiva acompañada de una política de denegación flexible. Esta última situación se ha materializado *de facto*, según algunos observadores, en el MALIAT, en el que se aceptan, mediante exenciones, criterios más flexibles que el criterio de "propiedad mayoritaria y control efectivo" incorporado, pero en el que determinadas partes, como los Estados Unidos, aplican una política de designación más estricta para sus propias aerolíneas.

b) Desde el punto de vista de dos partes en un ASA

671. La vinculación entre las políticas de designación y denegación se hace más evidente cuando se consideran conjuntamente dos países parte en un ASA: la política de denegación de un país afectará a las opciones de designación del otro. Supóngase que el país A tiene una cláusula de denegación basada en propiedad mayoritaria y control efectivo. A un socio en el sector de la aviación de A le quedarán opciones de designación limitadas: designar una aerolínea que sea propiedad mayoritaria y esté bajo el control efectivo de sus nacionales, o ser más liberal y designar un transportista que no sea de propiedad mayoritaria ni esté bajo el control efectivo de sus nacionales, corriendo el riesgo de que el transportista pierda los respectivos derechos de tráfico o, en el mejor de los casos, se beneficie de una exención que es intrínsecamente incierta desde un punto de vista jurídico por poderse revocar en cualquier momento.

672. En el cuadro 52 se muestran las diversas posibles combinaciones de políticas de denegación y designación.

Cuadro 52
Combinaciones de políticas de designación y denegación en el marco de un acuerdo bilateral

Tipo de aerolínea designada por el Estado contratante A	Cláusula de denegación en el ASA bilateral entre A y B	Consecuencias jurídicas
Aerolínea cuya propiedad y control residen en nacionales de A	Propiedad mayoritaria y control efectivo	**No hay conflicto**. No obstante, la cláusula no se establece por lo general con detalle y su interpretación puede variar de una parte a otra.
Aerolínea cuyo principal centro de actividad está en A pero cuya propiedad y control no residen en nacionales de A	Propiedad mayoritaria y control efectivo	**Conflicto.** Imposibilidad de operar un servicio si no se obtiene una exención.
Aerolínea multinacional (propiedad parcial de nacionales de A)[368] o aerolínea cuya propiedad y control residen en nacionales de Estados miembros de un acuerdo plurilateral en el que A es parte	Propiedad mayoritaria y control efectivo	**Conflicto.** Imposibilidad de operar un servicio si no se obtiene una exención. En el caso de un ASA plurilateral, consolidación excluida (por ejemplo, la fusión BA-KLM prevista antes de las sentencias del TJE).
Aerolínea cuya propiedad y control residen en nacionales de A	Principal centro de actividad	**No hay conflicto.** La propiedad y el control por parte de nacionales de A implican automáticamente que el principal centro de actividad está situado en A.
Aerolínea cuyo principal centro de actividad está en A pero cuya propiedad y control no residen en nacionales de A	Principal centro de actividad	**No hay conflicto.**
Aerolínea multinacional (propiedad parcial de nacionales de A) o aerolínea cuya propiedad y control residen en nacionales de Estados miembros de un acuerdo plurilateral en el que A es parte	Principal centro de actividad	**No hay conflicto** si el principal centro de actividad está situado dentro del ámbito geográfico de la aerolínea multinacional[369] o del ASA plurilateral.
Aerolínea cuya propiedad y control residen en nacionales de A	Comunidad de intereses	**No hay conflicto.** "Quien puede hacer más puede hacer menos".
Aerolínea cuyo principal centro de actividad está en A pero cuya propiedad y control no residen en nacionales de A	Comunidad de intereses	**No hay conflicto** si el principal centro de actividad está situado dentro del ámbito geográfico de la cláusula de comunidad de intereses. **Conflicto** de no ser así.
Aerolínea multinacional (propiedad parcial de nacionales de A) o aerolínea cuya propiedad y control residen en nacionales de Estados miembros de un acuerdo plurilateral en el que A es parte	Comunidad de intereses	**No hay conflicto** si el principal centro de actividad está situado dentro del ámbito geográfico de la cláusula de comunidad de intereses. **Conflicto** de no ser así.

Fuente: Secretaría de la OMC.

673. Si se dispusiera de documentación sustancial sobre los regímenes nacionales de inversión, como ocurrió en el primer examen (cuadro A2, páginas 261-262, y cuadro A3, páginas 263-267; véase también la sección sobre limitaciones documentales *infra*), sería posible enumerar los acuerdos

[368] Por ejemplo, SAS o Gulf Air.

[369] Por ejemplo, Copenhague en el caso de SAS.

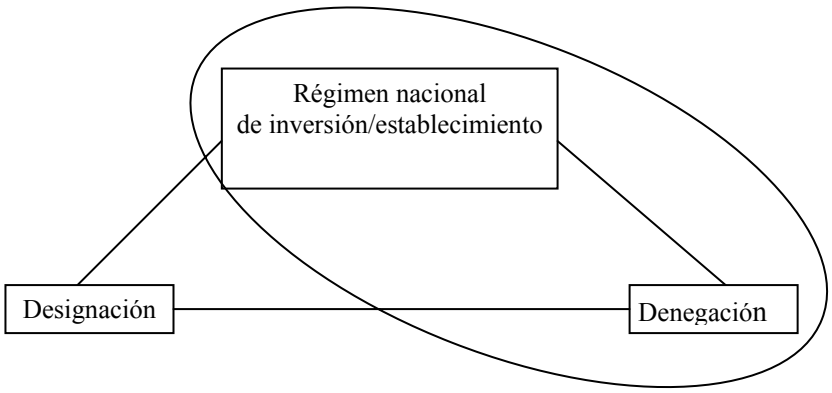
bilaterales correspondientes a las diversas combinaciones indicadas en el cuadro 52 y medir el tráfico que abarcan. Los datos comerciales sobre los servicios directos existentes, como los utilizados en el QUASAR, permitirían también la identificación de las exenciones y su evolución con el transcurso del tiempo.

674. El cuadro 52 está incompleto, ya que no incluye cláusulas de denegación asimétricas, como la combinación CDI-PMCE (en el caso del Acuerdo EE.UU.-UE, el Acuerdo Euro-Med o los acuerdos de la UE renegociados tras las sentencias sobre "cielos abiertos" emitidas en 2002 por el Tribunal de Justicia Europeo), o la combinación CDI-PCA (en el caso del Acuerdo UE-CH). Esas cláusulas asimétricas parecen ir en aumento y pueden extenderse más allá de los acuerdos de la UE. Por ejemplo, cuando se negoció el MALIAT algunos de sus miembros trataron, en vano, de incluir una cláusula asimétrica de ese tipo.

iii) Régimen nacional de inversión/establecimiento y denegación

675. En el diagrama 7 se muestra la interacción entre el régimen nacional de inversión/establecimiento y la denegación.

Diagrama 7
Lado inversión/denegación del "triángulo de propiedad"



Fuente: Secretaría de la OMC.

676. Las cláusulas de denegación tienen una repercusión importante en los regímenes nacionales de inversión, ya que el ejercicio de los derechos de tráfico en el marco de un ASA está casi siempre vinculado a la nacionalidad de la aerolínea.[370] De hecho, en el marco de una cláusula de denegación basada en la propiedad mayoritaria y el control efectivo, una aerolínea debe poder demostrar en todo momento que tiene la nacionalidad del país que concluyó el ASA en su nombre para tener garantizado el ejercicio continuo de los derechos de tráfico otorgados en el marco del acuerdo.[371]

677. Son muchos los comentaristas que han considerado que la capacidad de penetración de la cláusula de denegación basada en la propiedad mayoritaria y el control efectivo, y su vinculación con los regímenes nacionales de inversión, ha sido el principal motivo que ha impedido que surjan

[370] Sólo el 7,6 por ciento del tráfico comprendido en la WASA corresponde a ASA bilaterales que contienen una cláusula de denegación basada en el "principal centro de actividad", es decir, una cláusula que no tiene en cuenta la nacionalidad de la aerolínea. La cláusula de "comunidad de intereses" representa tan sólo el 0,1 por ciento del tráfico. (Los ASA con respecto a los cuales no se ha determinado la cláusula de denegación representan el 2,3 por ciento del tráfico.)

[371] Van Fenema, H.P. (2002), "National ownership and control provisions remain major obstacles to airlines mergers", en ICAO Journal, number 9.

aerolíneas verdaderamente mundiales en un sector cuya actividad es, por su propia naturaleza, mundial.[372] Ese requisito de "nacionalidad" ha impedido, en efecto, a las aerolíneas reunir los fondos que necesitaban mediante entradas de inversiones (extranjeras) y ha impedido asimismo por lo general fusiones y adquisiciones transfronterizas y una consolidación general dentro del sector. Si bien, en teoría, nada impide a un país permitir una participación extranjera mayoritaria en sus aerolíneas, en la práctica existe el peligro de que, como consecuencia, puedan perderse o reducirse los derechos de tráfico. Por consiguiente, la facultad de un país de permitir a los inversores extranjeros acceso al sector de las aerolíneas está efectivamente limitada por la aplicación de la más restrictiva de las cláusulas de denegación por cualquiera de sus socios en el sector de la aviación.

678. Ahora bien, la relación entre la cláusula de denegación y el régimen nacional de inversión no es unidireccional. Ha habido casos en los que los cambios de la estructura de propiedad de las aerolíneas han repercutido en el régimen de denegación aplicado. Cabe citar como ejemplo el de Aerolíneas Argentinas (véase también el documento S/C/W/270/Add.1, párrafo 69, página I.34). En 1991 la aerolínea española Iberia compró una participación mayoritaria (del 85 por ciento) en la aerolínea argentina, pero los socios bilaterales de la Argentina siguieron aceptando a Aerolíneas como el transportista designado por la Argentina pese a que su control efectivo había pasado a España. En el caso de los Estados Unidos, sin embargo, esa designación sólo se aceptó a condición de que se suprimieran las limitaciones de frecuencia o capacidad impuestas a las aerolíneas estadounidenses que volaban a Buenos Aires. Este ejemplo pone de relieve los riesgos potenciales asociados a la apertura a la inversión extranjera en aerolíneas en un régimen de aviación aún dominado por políticas de denegación restrictivas.

b) Limitaciones documentales

679. Desde un punto de vista documental, la cuestión de la propiedad, en todas sus facetas, está en una situación un tanto paradójica. Existe una literatura abundante: varios libros, numerosos artículos publicados en periódicos académicos, e innumerables recortes de prensa. Sin embargo, prácticamente toda esa literatura se centra en una zona geográfica muy reducida: los Estados Unidos, las Comunidades Europeas y sus relaciones bilaterales. Por otra parte, esa literatura es ya en gran parte obsoleta, como consecuencia de dos acontecimientos muy recientes: el rechazo por el Congreso de los Estados Unidos, en noviembre de 2006, de las modificaciones propuestas por el Departamento de Transporte para suavizar la norma de interpretación de la legislación sobre propiedad; y la conclusión del Acuerdo sobre Transporte Aéreo EE.UU.-UE (Primera Fase), firmado el 30 de abril de 2007 y que entrará en vigor el 30 de marzo de 2008.

680. En vez de hacer un resumen de esa literatura "transatlántica", la Secretaría de la OMC ha decidido centrarse en una recopilación sistemática, en la mayor medida posible, de datos relativos a los regímenes normativos (tanto en lo que se refiere a regímenes nacionales de inversión como a políticas de denegación/designación) y de hechos económicos y comerciales reales (estructura de propiedad de las líneas aéreas regulares y su desarrollo).

681. No obstante, esa recopilación sistemática adolece de una serie de limitaciones documentales: no existe un catálogo exhaustivo de regímenes nacionales de inversión/establecimiento ni un catálogo completo de políticas nacionales de designación y denegación, ni tampoco existen datos amplios sobre propiedad transnacional de aerolíneas.

[372] Véase, entre otros, Van Fenema, *op. cit.*; Hörstke, S. (2003), "Air carrier ownership and control revisited at the Fifth Worldwide ICAO Air Transport Conference", Annals of Air and Space Law, Vol XXVIII; Lelieur, I. (2003), "Law and Policy of Substantial Ownership and Effective Control of Airlines - Prospects for Change", Ashgate, Aldershot; Doganis, R. (2006), "The Airline Business", Routledge, Londres.

682. Además, en comparación con la situación reinante en el momento del primer examen, esas limitaciones documentales han empeorado:

- La OACI ha interrumpido su publicación anual "The World of Civil Aviation" y la ha sustituido por un breve "Informe Anual del Consejo". Como consecuencia, ha dejado de vigilar de manera detallada los acontecimientos en materia de propiedad nacional y privatización, lo que hace imposible la actualización completa del cuadro 1 (página 246) y el cuadro A1 (página 257) de la compilación.

- La IATA no ha proseguido sus esfuerzos por constituir un catálogo de los regímenes nacionales de inversión.

- El intento de la OACI de establecer un catálogo de políticas de designación y denegación ha fracasado en gran parte, ya que sólo 47 de sus 190 Estados contratantes han facilitado una respuesta a su cuestionario de 2003 (véase la compilación, párrafo 13, página 248).

c) Evolución de la reglamentación

i) Evolución de la reglamentación con respecto a la denegación y la designación

a) Evolución multilateral

683. En marzo de 2003 se examinó en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) el modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) para acuerdos bilaterales y para acuerdos regionales/plurilaterales, que se había elaborado para orientación y uso optativo - selectivamente, adaptado o en su totalidad- de las partes en sus relaciones de transporte aéreo.

684. Con respecto a la cláusula de denegación (y a la de designación)[373], el MASA bilateral contiene las disposiciones pertinentes en el artículo 4 (y en el artículo 3).[374] En el artículo se indica en qué circunstancias "las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones […] con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente". Se proponen tres opciones.[375]

685. Con respecto al enfoque **tradicional**, el MASA reza como sigue:

> "a) en caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea o sus nacionales, o ambos, no tienen la propiedad mayoritaria y el control efectivo".

686. En cuanto al enfoque **de transición**, el MASA ofrece las dos opciones siguientes:

---

[373] Ambas se basan por lo general en los mismos criterios. Véase *supra*.

[374] No existen diferencias importantes entre el MASA bilateral y el MASA multilateral a ese respecto.

[375] Las otras razones para negar, revocar o limitar la autorización (relacionadas con el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación y las leyes y reglamentos de la Parte) son comunes a los enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización, por lo que no se han reproducido.

Opción 1
"a) en caso de que consideren que la línea aérea no es propiedad mayoritaria y no está bajo el control efectivo de los nacionales de ningún Estado de un grupo, ni de ninguna de las Partes mismas";

Opción 2
"a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal (véase i) más adelante) [y la residencia permanente] en el territorio de la Parte designante;
b) en caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo (véase ii) más adelante) de la línea aérea;

Notas:
i) Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se incluyen factores como: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se ha realizado en instalaciones físicas en el territorio de la Parte designante, paga impuesto sobre la renta; sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio; y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.
ii) Entre las pruebas de control normativo efectivo se incluyen, aunque la enumeración no sea exhaustiva, elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad otorgadora de licencias, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de buena situación financiera, capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI."

687. Por último, el enfoque de **plena liberalización** basa la evaluación de la denegación de los derechos de tráfico en que exista o no conformidad con las leyes y reglamentos de los Estados que designan las aerolíneas. Por consiguiente, la prerrogativa de denegación está totalmente desvinculada de los regímenes nacionales de inversión y, en su lugar, se centra exclusivamente en las cuestiones relacionadas con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. La opción del MASA reza como sigue:

"a) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado designante".

688. La cuestión de la liberalización de la disposición sobre propiedad mayoritaria y control efectivo figuraba en lugar prominente en el programa de la ATConf/5.[376] Las opiniones expresadas en la Conferencia variaban considerablemente. Los grupos representantes de las aerolíneas, la IATA y su homóloga en la esfera de los servicios no regulares, la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos (IACA), defendían la liberalización de las disposiciones en materia de propiedad y control, en tanto que los sindicatos, con inclusión de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte (ITF), defendían firmemente el mantenimiento del *statu quo*. Los Estados contratantes de la OACI estaban igualmente divididos.[377]

[376] Para un examen más completo de las deliberaciones y los resultados de la ATConf/5, véase Hörstke, S., *op.cit.*

[377] Véase Hörstke, S., *op.cit.*

689. A pesar de esas diferencias, los participantes en la Conferencia apoyaron la formulación de una "Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional", no vinculante, que incluye una "cláusula modelo" sobre autorización y designación.

690. En la cláusula modelo se establece una distinción entre control económico y control normativo. Por el lado económico, sustituye el tradicional requisito de propiedad mayoritaria y control efectivo por el concepto de "principal centro de actividad". Por el lado normativo, subraya la responsabilidad del Estado designante con respecto al ejercicio de un control normativo sobre el transportista aéreo designado, al exigir un "control normativo efectivo".[378]

691. Las pruebas que acreditan la ubicación del "principal centro de actividad" se fundan, entre otras cosas, en que la línea aérea esté establecida y constituida en el Estado designante, o en la importancia del volumen de operaciones y de inversiones de capital en ese Estado.[379] En cuanto al "control normativo efectivo", queda demostrado, entre otras cosas, por el hecho de que la línea aérea tenga una licencia o un permiso de explotación válidos, por ejemplo un certificado de operador aéreo, o por el hecho de que la Parte designante tenga y mantenga programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.[380]

692. La insistencia en el criterio de control normativo está relacionada con la preocupación acerca del establecimiento de "pabellones de conveniencia". Con arreglo a la cláusula modelo, no se permitiría la designación de un transportista que tuviera su principal centro de actividad en un tercer Estado contratante. Por consiguiente, en el marco del sistema propuesto los transportistas aéreos no podrían elegir como Estado de designación el que tuviera los costos de seguridad operacional y seguridad de la aviación y los costos sociales más reducidos. Si lo hicieran, quedarían limitados a operaciones desde y hacia ese Estado (y a través de él si se hubieran otorgado derechos de quinta libertad).[381]

693. En la Conferencia se acordó que la cláusula modelo debía utilizarse como criterio optativo. Además, se subrayó que su utilización no requeriría que los Estados contratantes cambiaran sus regímenes nacionales de inversión/establecimiento vigentes. En realidad, la cláusula modelo tiene por finalidad crear un régimen con arreglo al cual los Estados que no deseen liberalizar la propiedad extranjera de sus aerolíneas nacionales puedan no hacerlo, sin por ello impedir que otros lo hagan. En otras palabras, la cláusula modelo no afectaría al régimen de "propiedad interna" de un Estado contratante (es decir, el régimen nacional de establecimiento/inversión extranjera de sus aerolíneas), pero liberalizaría la parte de "propiedad externa" mediante una política de denegación que autorizaría al socio bilateral a designar un transportista propiedad de una tercera parte.

694. Si bien la cláusula modelo, si se adoptara universalmente, representaría un importante - aunque aún imperfecto[382] - avance hacia una liberalización progresiva de la disposición sobre denegación/designación basada en la propiedad mayoritaria y el control efectivo, sigue siendo

---

[378] OACI, "Informe sobre la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización", Documento 9819.

[379] Documento 9819 de la OACI, *ibid*., párrafo 2.1.3.2.

[380] Documento 9819 de la OACI, *ibid*.

[381] Hörstke, S., *op.cit.*, página 52.

[382] Se ha señalado que incluso ese criterio obstaculizaría fusiones en gran escala, ya que una aerolínea únicamente podría operar desde un solo Estado contratante, es decir, el Estado con el que mantuviera una vinculación tanto económica como normativa. Una fusión entre dos líneas aéreas seguiría exigiendo una separación artificial del transportista absorbido, por ejemplo mediante el establecimiento de una filial en otro Estado y el sometimiento de esa filial al control normativo de ese segundo Estado.

solamente un enfoque optativo y nada garantiza que todos los Estados contratantes de la OACI actúen en consecuencia y supriman en gran medida las incertidumbres aeropolíticas de las partes implicadas en una fusión, con inclusión de los gobiernos nacionales afectados.[383]

b) Evolución regional

695. El acontecimiento más importante a nivel regional es resultado de las sentencias sobre "cielos abiertos" emitidas en 2002 por el Tribunal de Justicia Europeo (véase también la sección I.A y el recuadro 2). A partir de esas sentencias, con arreglo al derecho comunitario es ilegal todo acuerdo bilateral de un Estado miembro de las CE que excluya la posibilidad de designar una aerolínea de propiedad estatal de otro miembro de las CE (por ejemplo, porque la disposición sobre denegación se base en el principio de que la aerolínea ha de ser propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de nacionales del Estado miembro en cuestión). Como consecuencia, todos los acuerdos en la esfera de la aviación en los que participe un Estado miembro de las CE tendrán que incluir una disposición sobre denegación basada en la "cláusula comunitaria".

696. Con arreglo a la "cláusula comunitaria"[384], las terceras partes tienen el derecho de revocación, suspensión y denegación de autorización en los siguientes casos:

- si la aerolínea no está establecida en el territorio de un Estado miembro de las CE;
- si la aerolínea no ha recibido una licencia de explotación de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea;
- si el control normativo efectivo de la aerolínea no lo ejerce y mantiene el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo.

697. Merece la pena señalar que en la cláusula comunitaria el concepto de "establecimiento" es diferente del concepto de "principal centro de actividad" en la cláusula modelo de la OACI. El TJE ha interpretado el significado de "establecimiento" de manera muy amplia, al señalar que podría tratarse de cualquier tipo de presencia establecida, por ejemplo una empresa, una oficina de ventas o una filial.[385] Como consecuencia, un transportista sólo puede tener un principal centro de actividad, pero puede tener varios establecimientos.[386]

698. Las consecuencias a más largo plazo de las sentencias del TJE quedaron claras en septiembre de 2003 cuando Air France y KLM anunciaron un proyecto de fusión, que se llevó a cabo en abril de 2004 tras la aprobación de la Dirección General de Competencia de la Comisión de las CE. El trato marcó el principio de la consolidación de los transportistas de pabellón europeo. Fue seguido en julio de 2005 por la adquisición de Swiss International Airlines por Lufthansa.

---

[383] Van Fenema, H.P. (2001), "Airline Ownership and Control: Long and Short-term Approaches to a Trade Barrier", en "European Air Law and Policy - Recent Developments", European Air Law Association Conference Papers, Vol. 17.

[384] Véase la Decisión de la Comisión de 29 de marzo de 2005 sobre "Aprobación de cláusulas estándar para su inclusión en acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados miembros y terceros países establecidas conjuntamente por la Comisión y los Estados miembros".

[385] Tribunal de Justicia Europeo (2002), Comisión de las Comunidades Europeas vs. Reino de Dinamarca, C467/89, párrafo 131.

[386] Hörstke, S., *op.cit.*

699. Las cláusulas de denegación contenidas en los acuerdos plurilaterales concluidos desde 2000 han sido analizadas con detalle en la sección del presente documento dedicada a los ASA plurilaterales. En conjunto, los acuerdos plurilaterales parecen más liberales que los bilaterales, ya que el criterio de "comunidad de intereses", lógico corolario del plurilateralismo, está muy extendido, aunque no sea universal.

c) Evolución bilateral

700. La aplicación de la metodología del QUASAR a los ASA bilaterales ha revelado que en esos acuerdos siguen prevaleciendo en gran medida las cláusulas de denegación basadas en la propiedad mayoritaria y el control efectivo. Como se indicaba en el documento S/C/W/270/Add.1 (párrafo 61, páginas I.32-I.33), alrededor del 90 por ciento de los acuerdos, que abarcan el mismo porcentaje del tráfico comprendido en la WASA, contienen cláusulas de propiedad mayoritaria y control efectivo. En comparación, el 6 por ciento de los acuerdos (que abarcan alrededor del 8 por ciento del tráfico) contienen disposiciones sobre principal centro de actividad, y menos del 1 por ciento de los acuerdos (que abarcan el 0,1 por ciento del tráfico) contienen cláusulas sobre comunidad de intereses.

701. En el marco de los preparativos de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, la OACI redactó un cuestionario sobre políticas de designación y denegación que giraba en torno a cuatro preguntas:

- Al designar un transportista para que explote los derechos otorgados en un ASA bilateral, ¿exige el Estado contratante en cuestión que el transportista sea propiedad mayoritaria y esté bajo el control efectivo de nacionales?

- ¿Cuáles son los criterios aplicados para aceptar la designación de aerolíneas extranjeras? Se prevén cinco criterios estándar: propiedad mayoritaria y control efectivo; comunidad de intereses; principal centro de actividad; principal centro de actividad y control efectivo (PCA y CE); principal centro de actividad y control normativo efectivo (PCA y CNE).

- ¿Estaría dispuesto en el futuro el Estado contratante en cuestión a negociar cláusulas de propiedad no tradicionales para sus transportistas y los transportistas de sus socios en acuerdos bilaterales, o sólo para las aerolíneas de sus socios?

- ¿Podría el Estado contratante en cuestión contemplar una medida positiva con respecto a las políticas de denegación y designación, como el establecimiento de una política común con sus socios en la esfera de la aviación o la adopción de medidas unilaterales para liberalizar mediante una declaración de política individual?

702. Hasta la fecha, han dado respuestas detalladas al cuestionario de la OACI 55 Estados contratantes.[387] En el cuadro 53 se ofrece un resumen de esas respuestas.

[387] Puede verse el texto íntegro de esas respuestas en la siguiente dirección: http://www.icao.int/icao/en/atb/epm/Ecp/OwnershipControl.htm.

Cuadro 53
Resumen de las respuestas al cuestionario de la OACI de 2003
sobre políticas de denegación y designación

Estado contratante	Resumen de las respuestas
Alemania	El enfoque de Alemania para la designación de sus transportistas y la aceptación de transportistas extranjeros se aplica simplemente caso por caso, según las condiciones del acuerdo bilateral pertinente. La única cláusula que Alemania indicó no aceptaría es la de PCA y CNE, aunque hasta la fecha no tiene cláusulas de CDI en sus acuerdos. Aun cuando Alemania está tratando de modificar las disposiciones para la designación de sus transportistas con el fin de estar en consonancia con el derecho comunitario, no tiene planes de liberalizar sus prescripciones con respecto a las aerolíneas extranjeras ni de elaborar una política unilateral o multilateral de liberalización aparte de las iniciativas de la UE.
Argentina	La Argentina exige que las aerolíneas que designa sean propiedad mayoritaria y estén bajo el control efectivo de nacionales e impone esas obligaciones a los transportistas de sus socios en acuerdos bilaterales.
Bahrein	No existe un requisito absoluto de propiedad y control nacionales para las aerolíneas designadas por Bahrein. Se imponen requisitos de PMCE o CDI a los transportistas que prestan servicios en Bahrein, excepto en lo que se refiere a los transportistas de servicios no regulares y servicios de carga, que sólo necesitan cumplir los criterios PCA y CNE. Bahrein está dispuesto a liberalizar las disposiciones pertinentes y a establecer una política CAAC común con los Estados árabes.
Brasil	El Brasil exige propiedad y control nacionales de sus aerolíneas y también de las de sus socios en acuerdos bilaterales, aunque también es posible la CDI. No se han acordado otras cláusulas y el Brasil manifestó claramente que no estaba dispuesto a alterar su enfoque en un futuro previsible.
Cabo Verde	Cabo Verde no impone la condición de PMCE a sus transportistas designados, pero en la práctica la única aerolínea que presta servicios es totalmente de propiedad estatal. Cuando en los acuerdos bilaterales de Cabo Verde aparece la cláusula PMCE es a petición de la otra parte; Cabo Verde favorece cualquiera de las cláusulas más liberales. Aspira a una mayor liberalización en sus acuerdos bilaterales con carácter recíproco. Consideraría la adopción de medidas unilaterales y regionales para promover una mayor liberalización
Camerún	El Camerún manifestó que al designar sus transportistas aplicaba los criterios de propiedad y control, pero alternativamente, no acumulativamente. Al tratar con terceros países, el Camerún impone a veces criterios de propiedad mayoritaria y control efectivo para evitar los pabellones de conveniencia, pero acepta también los criterios PCA, PCA y CE, y PCA y CNE, que favorecen las corrientes de capital. El Camerún estaría dispuesto a aceptar futuros criterios que promovieran mejoras económicas, pero siempre con carácter recíproco. Estaría también interesado en establecer una política común en un marco subregional.
Chile	El único criterio para la designación de los transportistas por Chile es que el centro de actividad real esté en el país. Normalmente se adoptarán los criterios de los Estados asociados con respecto a las aerolíneas que presten servicios en Chile. La liberalización será bilateral y se basará en beneficios recíprocos.
Chipre	Chipre exige que sus transportistas designados sean propiedad y estén bajo el control de nacionales. Ha aceptado criterios PCA y CDI en el marco del régimen de la UE. La mayor liberalización prevista es la emprendida conjuntamente por la UE con terceros Estados, no por Chipre individualmente.

Estado contratante	Resumen de las respuestas
Colombia	Colombia no exige que sus transportistas designados sean propiedad y estén bajo el control de nacionales; el texto bilateral dictará qué transportistas pueden designarse. Colombia tiene acuerdos bilaterales con el criterio PMCE, pero para los miembros del Pacto Andino se aplica el criterio PCA y CE y Colombia ha aceptado que presten servicios en el país transportistas que responden al criterio PCA y CNE. Una mayor liberalización exigirá que el control técnico y operacional esté en manos del Estado designante. Colombia está dispuesta a emprender una liberalización multilateral por medio, por ejemplo, del Pacto Andino y la AEC.
Croacia	Croacia insistía en el criterio PMCE para sus aerolíneas y para las de los Estados extranjeros; sin embargo, desde la ATConf/5 se ha adoptado el criterio PCA y CNE. Croacia se adherirá a la reglamentación común de la UE mediante su adhesión al EACE.
Cuba	Cuba insiste por lo general en el criterio PMCE para sus aerolíneas y para las de los Estados asociados, aunque existen excepciones a la regla. Está dispuesta a liberalizar esas condiciones sobre la base de reciprocidad. Una aerolínea designada por Cuba tendría que tener su sede en el país y mantener estrechas relaciones económicas, comerciales y fiscales con Cuba. Cuba está dispuesta al establecimiento de una política común dentro de la AEC.
Dinamarca	Dinamarca no exige que sus transportistas designados sean de propiedad y estén bajo el control de nacionales. Los transportistas extranjeros que presten servicios en Dinamarca sólo pueden estar exentos del requisito de PMCE cuando el control efectivo resida en el Estado asociado. Dinamarca es partidaria de una mayor liberalización; no obstante, esa liberalización estará siempre sujeta a garantías de responsabilidad y rendición de cuentas con respecto a seguridad operacional.
Egipto	Egipto somete a sus transportistas al criterio PMCE. Lo aplica también internacionalmente pero acepta asimismo a algunos transportistas que responden al criterio CDI o a los que cumplen el de "propiedad y oficina principal". No existe ninguna indicación de futura liberalización.
El Salvador	Para que El Salvador designe una aerolínea ésta debe estar bajo su control normativo. Las aerolíneas de un Estado asociado deben estar bajo el control de ese Estado. No se esperan cambios de esa política ni a nivel unilateral ni a nivel bilateral o multilateral.
Eslovenia	Las aerolíneas designadas por Eslovenia deben ser propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de nacionales. Los criterios con respecto a las aerolíneas extranjeras se negocian individualmente. En los acuerdos bilaterales pertinentes pueden hallarse diferentes cláusulas. Los cambios futuros estarán en conformidad con la política de la UE.
Estonia	Los transportistas designados por Estonia deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales. Este criterio se aplica también a los transportistas extranjeros, aunque se aceptan asimismo aerolíneas que responden al criterio CDI y se aplican diferentes normas dentro de la UE. Estonia está dispuesta a considerar disposiciones alternativas a partir de su adhesión a la UE.
Federación de Rusia	Tanto los transportistas designados por la Federación de Rusia como los designados por los Estados asociados deben ser propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de nacionales. No existen planes de cambiar esa política.
Filipinas	Constitucionalmente, las aerolíneas filipinas deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales. Por lo general se exige lo mismo a las aerolíneas de Estados asociados, aunque pueden negociarse individualmente criterios PCA y CDI si las circunstancias lo requieren. La liberalización futura estará circunscrita a aerolíneas asociadas. Se realizarán estudios sobre liberalización unilateral o multilateral.
Finlandia	Finlandia no impone requisitos de PMCE a sus transportistas y está abierta a todos los criterios bilaterales sobre propiedad con respecto a las aerolíneas extranjeras, siempre que el Estado extranjero acepte la cláusula de designación estándar de la UE. Mantiene una actitud abierta con respecto al avance de la liberalización en materia de propiedad en los acuerdos bilaterales y multilaterales, y posiblemente a través de una declaración de política unilateral.

Estado contratante	Resumen de las respuestas
Francia	Con arreglo a la jurisprudencia de la UE, Francia tiene en curso la modificación de su política con el fin de eliminar los requisitos de PMCE con respecto a sus aerolíneas. Francia exige a veces PMCE a los transportistas extranjeros, pero está dispuesta a negociar caso por caso. En Francia prestan servicios aerolíneas del Golfo y de África que responden al criterio CDI, y el acuerdo de Francia con Macao, China, incluye una cláusula de PCA a petición de Macao. Francia consideraría una mayor liberalización cuando esté afirmada la reglamentación, pero sólo se prevén cambios de política importantes en el marco de la UE.
Hong Kong, China	Los transportistas designados por Hong Kong, China, no tienen que cumplir el criterio PMCE; sin embargo, se espera que los transportistas extranjeros cumplan ese criterio para prestar servicios en Hong Kong, China. No se prevé ningún cambio de política.
India	La India exige habitualmente PMCE a sus transportistas y a los designados para prestar servicios en la India en el marco de ASA bilaterales, aunque hace excepciones en el caso de Gulf Air y SAS, transportistas que responden al criterio CDI. La India no tiene planes de liberalización a ese respecto ni de elaboración de políticas alternativas propias o con Estados asociados.
Indonesia	Indonesia exige que sus aerolíneas sean de propiedad y estén bajo el control de nacionales. Las condiciones para los transportistas extranjeros se negocian individualmente; son posibles todas las condiciones estándar, excepto la cláusula PCA. Hasta 2014 Indonesia seguirá liberalizando la propiedad únicamente en el caso de las aerolíneas asociadas y a partir de 2015 liberalizará también sus prescripciones para la designación de transportistas indonesios. Entre los futuros progresos previstos cabe citar la elaboración de políticas en el marco de la ASEAN y el APEC, una posible declaración de política unilateral y el intento de una amplia armonización de los regímenes normativos en materia de propiedad y control.
Irán	Irán indicó que exige estrictamente que sus transportistas y los de los Estados asociados sean de propiedad y estén bajo el control de nacionales, sin perspectivas de cambiar esa política.
Islandia	Aunque Islandia exige que las aerolíneas por ella designadas sean propiedad y estén bajo el control de nacionales, mantiene una actitud abierta a otros criterios con sus asociados bilaterales y seguirá esa política siempre que exista una indicación clara de responsabilidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Islandia aplicará una política de aviación común con la UE, el EACE y los Estados de la AELC.
Italia	Italia aplica la legislación de la UE y, por tanto, puede designar a cualquier transportista comunitario. Las aerolíneas de los Estados asociados están normalmente sujetas a criterios de PMCE, aunque pueden prestar servicios en Italia aerolíneas que respondan al criterio CDI, y se permite excepcionalmente el criterio PCA en el caso de Hong Kong, China. Italia podría estar dispuesta a una mayor liberalización, caso por caso, aunque no se prevén cambios de política importantes fuera de la UE.
Kuwait	Kuwait exige que sus transportistas sean propiedad y estén bajo el control de nacionales y normalmente exige lo mismo de sus asociados extranjeros, aunque pueden negociarse específicamente condiciones PCA y CDI. Kuwait exige siempre que la gestión y el control efectivos estén en manos del Estado que designa la aerolínea. Este criterio se utilizará también en la liberalización futura, que se realizará caso por caso y con sujeción a los acontecimientos mundiales.
Lesotho	Lesotho exige que sus operadores sean propiedad y estén bajo el control de nacionales, aunque existe legislación pendiente en el Parlamento encaminada a la liberalización en el marco de Yamoussoukro. Lesotho acepta criterios PCA y CNE para la designación de aerolíneas por sus asociados bilaterales.

Estado contratante	Resumen de las respuestas
Lituania	Las dos aerolíneas lituanas son propiedad del Estado, de manera que nunca se ha planteado la cuestión de la política de propiedad nacional. Sin embargo, desde su adhesión en mayo de 2004, se aplica el criterio de transportista comunitario. Lituania se guiará por la política de la UE en el futuro y animará a la UE a adoptar un enfoque flexible con respecto a la propiedad y el control de las aerolíneas de terceros países.
Macao, China	Para ser designados por Macao, China, los transportistas no necesitan ser propiedad ni estar bajo el control de nacionales; en sus negociaciones se han incluido todas las cláusulas bilaterales estándar. La liberalización futura se realizará sobre la base de reciprocidad. Podrán adoptarse políticas unilaterales y multilaterales.
Malasia	Para ser designadas, las aerolíneas malasias deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales. En cuanto a las aerolíneas extranjeras, la PMCE o el PCA y el CNE deben residir en el Estado que las haya designado. Es posible una futura liberalización en los acuerdos bilaterales, caso por caso.
Maldivas	Los transportistas designados por Maldivas deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales. Antes de 2002 en los ASA se exigía PMCE de los transportistas designados por países extranjeros que prestaran servicios en Maldivas, pero actualmente se ofrece a los asociados bilaterales PCA y CNE. Maldivas trata de proseguir esta política, si bien manteniendo el criterio PMCE a nivel nacional.
México	México exige un 75 por ciento como mínimo de propiedad y control efectivo para todo transportista que designe y exige asimismo PMCE de las aerolíneas designadas por sus asociados. No existen planes de liberalización ni la legislación mexicana lo permite.
Moldova	No se exige PMCE a las aerolíneas designadas por Moldova. Se exige a veces a las aerolíneas de Estados asociados, lo que no ocurre en el caso de los Estados miembros de la UE, donde se aceptan los transportistas comunitarios de todos los Estados miembros. Los futuros cambios se introducirán caso por caso, con miras a liberalizar gradualmente tomando en consideración los intereses de todas las partes.
Mozambique	Los transportistas designados por Mozambique y por sus socios en acuerdos bilaterales deben cumplir los requisitos de PMCE. No se descarta una futura liberalización, pero no se da ninguna indicación de la forma en que pueda realizarse.
Noruega	Para que Noruega designe un transportista éste no necesita cumplir el criterio PMCE. Algunos acuerdos prevén ese criterio, pero Noruega considera también las solicitudes de criterios alternativos; la garantía de seguridad operacional y vigilancia es siempre un requisito previo a las cláusulas no tradicionales. Es posible una mayor liberalización recíproca siempre que esté debidamente garantizada la seguridad operacional. Podrá seguirse una política de liberalización unilateral y multilateral.
Países Bajos	Los Países Bajos pueden designar transportistas que respondan a la definición de transportista comunitario. Por lo general aceptan que presten servicios en su territorio aerolíneas que respondan a los criterios PMCE y CDI, pero también aceptan todas las demás condiciones sobre la base de reciprocidad. La ulterior liberalización bilateral se realizará caso por caso, aunque puede tomarse una decisión de política unilateral para promover la liberalización y se adoptará la liberalización regional de la UE.
Pakistán	Pakistán exige que sus transportistas sean propiedad y estén bajo el control de nacionales. No siempre se exige el mismo requisito a las aerolíneas extranjeras: se han negociado con diferentes Estados criterios PMCE, PCA, PCA y CNE, y PCA y CE (sólo en una ocasión). No se prevé ninguna desviación de esa política.
Papua Nueva Guinea	Las aerolíneas nacionales deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales, pero a las aerolíneas extranjeras que prestan servicios en Papua Nueva Guinea se les aplica el criterio PCA. Se tratará de lograr liberalización recíproca con el criterio PCA y CE. La aplicación de una política conjunta con los países insulares del Pacífico constituye un futuro objetivo.

Estado contratante	Resumen de las respuestas
Paraguay	Tanto las líneas aéreas designadas por el Paraguay como las designadas por sus asociados deben ser propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de nacionales. En el futuro es posible una liberalización recíproca y un cambio de política unilateral.
Perú	Las aerolíneas peruanas designadas deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales, aunque para cumplir ese requisito basta con un 30 por ciento como mínimo. El criterio que han de cumplir los transportistas designados por países extranjeros para prestar servicios en el Perú es PCA y CNE. Como la legislación del Perú es muy flexible, se tratará de lograr una mayor liberalización bilateralmente, caso por caso. Se trata de aplicar una política común en el marco del Pacto Andino y se están estudiando otros posibles asociados a efectos de liberalización.
Polonia	Las aerolíneas deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales. Para poder prestar servicios en Polonia las aerolíneas extranjeras pueden estar sujetas a criterios PMCE o PCA. La evolución ulterior tendrá lugar en el marco de la política de la UE.
Portugal	Los transportistas designados por Portugal están sujetos únicamente al principio de transportista comunitario. Los Estados asociados pueden negociar todas las cláusulas estándar de designación bilaterales para que sus aerolíneas presten servicios en Portugal. Air Afrique es un caso de transportista que responde al criterio CDI. Los futuros acuerdos bilaterales deben incluir la cláusula de transportista comunitario, y la liberalización con respecto a los Estados asociados se negociará individualmente. Las principales preocupaciones al aceptar condiciones liberales son la seguridad operacional y la vigilancia. Se prevé una extensa política común de la UE.
Reino Unido	La designación de transportistas por el Reino Unido se basa en el principio de transportista comunitario. Los criterios preferidos en el caso de las aerolíneas designadas por Estados asociados son PMCE y PCA y CNE, aunque se acepta también a los transportistas que responden al criterio CDI. En futuros acuerdos bilaterales la cláusula preferida será la de PCA y CNE.
República Dominicana	La República Dominicana aplica criterios PMCE tanto a las aerolíneas designadas por ella como a las designadas por Estados extranjeros para prestar servicios en su territorio. Aunque no descarta la atenuación de esas normas para los transportistas extranjeros ni el establecimiento de una política común con otros Estados, subraya que la nueva legislación sobre aviación civil no prevé ninguna alteración de las disposiciones sobre propiedad y control.
República Eslovaca	Las aerolíneas eslovacas tenían que ser propiedad y estar bajo el control de nacionales, pero esa prescripción se ha revocado a partir de la adhesión a la UE. Los acuerdos bilaterales difieren en cuanto a los criterios que han de cumplir los transportistas para prestar servicios en la República Eslovaca: a las aerolíneas de Estados asociados pueden aplicárseles criterios PMCE, CDI, PCA o PCA y CNE. Este último criterio sólo se incluirá en futuros acuerdos bilaterales sobre la base de reciprocidad. La República Eslovaca ha adoptado la política de la UE y tiene una actitud abierta en cuanto al establecimiento de una política transatlántica común, así como en el marco de la UE y el AECE.
República Centro-africana	Las aerolíneas designadas deben cumplir el criterio PMCE. Las aerolíneas que prestan servicios en la República Centroafricana pueden estar sujetas a cualquiera de las condiciones bilaterales estándar o incluso a condiciones diferentes contenidas en el ASA pertinente. La liberalización puede realizarse sobre la base de reciprocidad o sólo en beneficio de las aerolíneas de los Estados parte. Las condiciones de esa liberalización serán una representación local y garantías de bancos locales. Puede acordarse una política común dentro de la zona CEMAC.
República de Corea	Las aerolíneas designadas por la República de Corea deben cumplir el requisito de PMCE y lo mismo suele ocurrir en el caso de las aerolíneas designadas por asociados bilaterales; se hacen excepciones en el caso de los transportistas SAS y Gulf Air, que responden al criterio CDI. No son posibles otras condiciones y no se prevé ningún cambio de política.

Estado contratante	Resumen de las respuestas
Rumania	Rumania exige que sus transportistas sean propiedad y estén bajo el control de nacionales, y lo mismo suele exigirse a las aerolíneas designadas por otros Estados. Se hace una excepción con respecto a aerolíneas que responden al criterio CDI, concretamente con respecto a SAS. Se esperan cambios, en particular a partir de la adhesión del país a la UE; no obstante, pueden adoptarse criterios PCA y CNE en acuerdos bilaterales.
Singapur	Los transportistas de Singapur están sujetos a requisitos de PMCE por razones prácticas, ya que la mayoría de ASA contiene disposiciones sobre PMCE. Singapur trata activamente de sustituirlas por criterios PCA y CE. Las declaraciones de política unilaterales o multilaterales serían inusuales para Singapur pero no imposibles si las circunstancias lo requirieran.
Suecia	Las designaciones por parte de Suecia sólo están sujetas al principio de transportista comunitario. Las aerolíneas extranjeras que presten servicios en Suecia deben cumplir criterios PMCE o PCA y CNE. La principal consideración en la liberalización en curso de los acuerdos bilaterales es la seguridad operacional. Se prevén cambios de política unilaterales, bilaterales y multilaterales.
Suiza	Los transportistas suizos deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales. Los requisitos que han de cumplir los transportistas extranjeros que prestan servicios en Suiza difieren; pueden hallarse en los ASA. Suiza ha aceptado todas las cláusulas estándar. La liberalización futura tendrá lugar sobre la base de reciprocidad y se podrá tratar de aplicar una política multilateral con países de ideas similares.
Suriname	Los transportistas de Suriname tienen que ser propiedad mayoritaria y estar bajo el control efectivo de nacionales, debido a la Ley de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación de 2002. Las aerolíneas extranjeras que presten servicios en Suriname podrán estar sujetas a criterios PMCE, PCA o PCA y CNE. Tendrá que modificarse la legislación nacional para que tenga lugar una mayor liberalización, ya que Suriname desea garantizar a sus aerolíneas igualdad de oportunidades. Si se modifica la Ley pertinente, Suriname tratará de lograr una mayor liberalización bilateralmente.
Tanzanía	A los transportistas designados por Tanzanía se les aplican principios de propiedad y control nacionales, pero los Estados asociados pueden negociar todas las cláusulas estándar bilaterales con respecto a las aerolíneas que han de designar. Se tratará de lograr liberalización bilateral sobre la base de reciprocidad, con la condición de constitución en el Estado que realice la designación, tributación en dicho Estado, y empleados y directivos que procedan de él. Es posible un cambio de política unilateral.
Ucrania	Los transportistas designados por Ucrania deben ser propiedad y estar bajo el control de nacionales, al igual que los transportistas extranjeros que presten servicios en Ucrania, con excepción de los transportistas que respondan al criterio CDI. Son posibles cambios de política unilaterales o bilaterales recíprocos.

Nota: La mayoría de esas respuestas datan de 2003 y, por consiguiente, tal vez no siempre reflejen la actual situación legislativa.

Fuente: OACI, resumido por la Secretaría de la OMC.

Tal vez los Miembros deseen corregir, actualizar o complementar la información contenida en el cuadro 53.

703. En la prensa y la literatura especializadas ha surgido recientemente un nuevo concepto con respecto a los regímenes de denegación: el de la "política de hacer la vista gorda". Se trata de una política de denegación unilateral deliberada por la cual un Estado contratante no ejerce su derecho de denegación y se muestra indiferente a la cuestión de la propiedad efectiva de la aerolínea extranjera, siempre que esa aerolínea cumpla las reglamentaciones sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación.

704. Se dice que el Canadá está considerando una política de ese tipo.[388] Algunos comentaristas han calificado también de "política de hacer la vista gorda" -probablemente con precipitación- la disposición sobre el régimen nacional de inversión del recientemente concluido Acuerdo EE.UU.-UE (Primera Fase), principalmente por la cláusula relativa a la adquisición por transportistas europeos de aerolíneas africanas que vuelan a los Estados Unidos (artículo II.2 del Anexo 4 del Acuerdo EE.UU.-UE).[389]

ii) Evolución normativa con respecto a los regímenes nacionales de inversión/establecimiento

705. Como se explicaba en la sección sobre las limitaciones documentales, se han interrumpido los esfuerzos de la IATA y la OACI por crear un catálogo completo de los regímenes nacionales de inversión/establecimiento. No obstante, utilizando diversas fuentes, la Secretaría ha identificado un número reducido de cambios de los regímenes nacionales de inversión desde la publicación de la documentación relativa al primer examen. En el cuadro 54 se enumeran esos cambios.

Cuadro 54
Regímenes nacionales de inversión/establecimiento modificados o aclarados desde 2000

Miembro de la OMC	Régimen de inversión	Observaciones
Canadá	Creación de dos clases de acciones con derecho a voto con diferentes derechos de voto según la nacionalidad del accionista.	División de las acciones en dos clases: una para los canadienses y otra para los extranjeros. Si las acciones extranjeras exceden del 25 por ciento de las acciones con derecho a voto, disminuye el voto asociado a cada acción extranjera de manera que el voto total de los accionistas extranjeros no pueda exceder nunca del límite del 25 por ciento impuesto por el Canadá al control extranjero de una aerolínea.
China	35% (25% del derecho de voto)	No se han comunicado cambios desde el primer examen. No obstante, la norma se aplica también a los tenedores de acciones no continentales, es decir, de Hong Kong y Macao. Ello es importante debido a la intensificación de las vinculaciones entre Cathay Pacific y Air China: la primera tiene una participación del 20 por ciento en la segunda y la segunda tiene una participación del 17,5 por ciento en la primera. El director debe proceder también de la China continental.
Taipei Chino	49,9 % 25% en el caso de un accionista extranjero individual	Frente al 33 por ciento anteriormente.
Colombia	Ninguna restricción formal.	No existe legislación específica en la esfera de la aviación. Una ley anterior que exigía que las compañías colombianas fueran de propiedad nacional en un 60 por ciento ha sido anulada y declarada sin efecto. No obstante, las autoridades colombianas en materia de aviación civil (Aerocivil) siguen estimando que se aplica la norma del 51 por ciento, habida cuenta de que en todos sus acuerdos bilaterales se prevé propiedad mayoritaria y control efectivo.
Hong Kong, China	Ninguna restricción.	A las líneas aéreas registradas en Hong Kong sólo se les exige estar establecidas y tener su principal centro de actividad en el territorio.

[388] Airline Business, marzo de 2007.

[389] En el recuadro 1 del perfil del Acuerdo EE.UU.-UE figura el texto completo de esa disposición.

Miembro de la OMC	Régimen de inversión	Observaciones
India	En general, el 40%	Air India puede tener un socio estratégico con una participación de hasta el 40 por ciento, y el 26 por ciento del capital puede ser extranjero. Se permite la participación de una aerolínea extranjera. En cuanto a Indian Airlines, puede tener hasta el 26 por ciento de sus acciones un socio estratégico y en éste puede tener una participación de hasta el 40 por ciento un socio extranjero, pero no puede ser una aerolínea. En el caso de las líneas aéreas privadas, el capital extranjero está limitado al 40 por ciento y las aerolíneas no pueden tener participación directa ni indirecta.
Israel	34%	Esa norma va acompañada de la prescripción de que el presidente, los directores y el principal centro de actividad estén en Israel. No se establece distinción alguna entre participación de una aerolínea y participación de cualquier otra empresa.
Malasia	30%	Como aclaración del anterior examen, la participación mínima para que una aerolínea se considere malasia está fijada como regla general en el 30 por ciento. La legislación ha aumentado ese porcentaje al 45 por ciento exclusivamente en favor de Malaysian Airlines. Ninguna aerolínea extranjera puede poseer más del 20 por ciento y el Gobierno conserva en todo momento una "participación de control" ("golden share") en Malaysian Airlines.
Mauricio	40%	La participación extranjera no puede exceder del 40 por ciento del capital en acciones. No se hace ninguna distinción con respecto a las aerolíneas. No existe una restricción formal en cuanto al control por extranjeros, pero sí existe una restricción implícita, debido a las condiciones bilaterales y al hecho de que para tener derecho a la ayuda de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África una aerolínea debe estar controlada por el gobierno nacional.
Nueva Zelandia	49%	Las normas generales siguen siendo las mismas que en 2001. No obstante, es interesante observar que en el caso de un transportista nacional no existe límite a la participación extranjera.
Perú	49%	La Ley 27.261 (Ley de Aeronáutica Civil) sigue estableciendo un límite del 49 por ciento; no obstante, la legislación nacional prevé excepciones.
Singapur	Ninguna restricción.	Las normas internas de Singapore Airlines permiten que los directores establezcan un límite a la inversión extranjera; no obstante, no se ha hecho. Ningún accionista, ya sea extranjero o nacional, puede tener una participación de más del 5 por ciento de las acciones sin autorización de los directores. El Ministerio de Hacienda tiene un mecanismo para comprar acciones si el servicio aéreo se ve amenazado debido al nivel de participación extranjera.
Viet Nam	49% (30% para inversores extranjeros individuales)	El primer beneficiario de esta medida fue QANTAS, que adquirió una participación en el transportista de bajo costo Pacific Airline, anteriormente de propiedad estatal.

Fuente: OACI, IATA y publicaciones de Airline Business, datos compilados por la Secretaría de la OMC.

Tal vez los Miembros deseen corregir, actualizar o complementar la limitada información contenida en el cuadro 54.

iii) Aspectos normativos con respecto a la privatización

706. La OACI ha dejado de seguir con detalle la evolución de los procesos de privatización desde la interrupción de su publicación anual "The World of Civil Aviation".

707. En el cuadro 55 figuran las sorprendentemente pocas líneas aéreas que, al final del periodo objeto de examen, eran de propiedad estatal en más de un 80 por ciento.

Cuadro 55
Aerolíneas de propiedad estatal en más de un 80 por ciento, septiembre de 2006

Aerolínea	Estado contratante	Participación estatal
Aer Lingus	Irlanda	85,1%
Air Algérie	Argelia	100%
Air Jamaica	Jamaica	100%
Air Malta	Malta	98%
Air India	India	100%
Egypt Air	Egipto	100%
Emirates	Emiratos Árabes Unidos	100%
Ethiopian Airlines	Etiopía	100%
Garuda	Indonesia	100%
Gulf Air	Bahrein (50%), Omán (50%)	100%
Iran Air	República Islámica de Irán	100%
Kuwait Airways	Kuwait	100%
Malev	Hungría	97%
Pakistan International Airlines	Pakistán	87%
Royal Brunei Airlines	Brunei Darussalam	100%
Royal Jordanian	Jordania	100%
Uzbekistan Airways	Uzbekistán	100%
Viet Nam Airlines	Viet Nam	100%

Fuente: Airline Business, septiembre de 2006.

708. Durante el periodo objeto de examen ha habido también casos, aunque raros, en los que las aerolíneas se han vuelto a nacionalizar como consecuencia de la desaparición de los accionistas privados. Cabe citar como ejemplo la nueva nacionalización de Air Jamaica en 2004 tras nueve años de propiedad privada.

2. Evolución comercial y económica

a) Principales cambios de la estructura de propiedad de las aerolíneas

709. La Secretaría ha reunido información sobre los cambios de la estructura de propiedad de las principales líneas aéreas regulares del mundo a partir de los informes anuales sobre la propiedad de las aerolíneas publicados por Airline Business (véase el cuadro 56). Esta información no es exhaustiva, ya que quedan excluidos la mayoría de los transportistas chárter/de turismo, las aerolíneas regionales y los transportistas de bajo costo. Aun así, según la información de la Secretaría, es el mejor conjunto de datos disponible, con mucha diferencia.

710. Las limitaciones de tiempo no han permitido a la Secretaría mejorar los datos tanto como hubiera deseado. Por ello, el cuadro 56 no siempre ofrece un panorama completo de los cambios de la estructura de propiedad de las aerolíneas.

Tal vez los Miembros deseen corregir, actualizar o complementar la información contenida en el cuadro 56.

Cuadro 56

Cambios de la estructura de propiedad de las principales líneas aéreas regulares de pasajeros del mundo, 2002-2006

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Argelia					
AIR ALGERIE	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin cambios	Sin cambios
Angola					
TAAG ANGOLA AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Argentina					
AEROLINEAS ARGENTINAS	92% Grupo Marsans	92% Grupo Marsans 5% Propiedad estatal 3% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
AUSTRAL LINEAS AEREAS	90% Interinvest	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar
DINAR LINEAS AEREAS	95% Familia Desimone 5% Miguel Scadi	100% American Falcon	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Australia					
QANTAS	78,5% Cotización en Bolsa 21,5% British Airways	81,07% Cotización en Bolsa 18,93% British Airways	81,75% Cotización en Bolsa 18,25% British Airways	100% Cotización en Bolsa	100% Cotización en Bolsa
VIRGIN BLUE	Sin notificar	Sin notificar	50% Patrick Corp. 25,1% Grupo Virgin 24,9% Inversores privados	62,42% Patrick Corp. 25,26% Grupo Virgin 12,34% Inversores privados	Sin cambios
Austria					
AUSTRIAN AIRLINES	Sin notificar	100% Grupo Austrian Airlines	100% Grupo Austrian Airlines 1,5% Air France	43,5% Acciones flotantes 39,7% OIAG 10,3% Inversores institucionales austriacos 5% Grupo Austrian Airlines 1,5% Air France	Sin cambios
LAUDA AIRLINES	100% Austrian Airlines	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
Azerbaiyán					
AZERBAIJAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Bangladesh					
BIMAN AIRLINES	Sin notificar	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar
Belarús					
BELAVIA AIRLINES	Sin notificar	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Bélgica					
SN BRUSSELS AIRLINES	100% Airholding	72% Airholding 22% SIC	92% SN Airholding 8% SIC	Sin cambios	Sin notificar
VIRGIN EXPRESS	Sin notificar	Sin notificar	88,6% Virgin Sky Investment 11,4% Accionistas públicos	100% SN Air Holding	Sin notificar
Bolivia					
AEROSUR	100% Inversores bolivianos privados	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Brasil					
GOL	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	77% Aeropar 17,6% Venture 5,4% Grupo American International	Sin notificar

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
TAM LINHAS AEREAS	Sin notificar	Sin notificar	69% Familia Amaro 22% Banca Garantia Funds 7% Otros	Sin cambios	54,7% Familia Amaro y TEP 45,3% Otros
VARIG	55,63% Fundación Ruben Berta 0,43% Estado de Rio Grande do Sul	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	100% Varig Log
Brunei					
ROYAL BRUNEI AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Bulgaria					
BULGARIAN AIR	Sin notificar	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
BALKAN BULGARIAN	75% Grupo Zeevi 25% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Camerún					
CAMEROON AIRLINES	3,56% Air France	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Canadá					
AIR CANADA	100% En manos del público	70% Instituciones 19% Minoristas 11% Empleados	Sin cambios	100% ACE Aviation Holdings	Sin cambios
Islas Caimán					
CAYMAN AIRWAYS	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Chile					
LAN CHILE	38,7% Familia Cueto 33,2% Grupo Pinera 16% Grupo Hirmas Geblen	32,3% Familia Cueto 37,7% Grupo Pinera 23,7% Hirmas Geblen	31,8% Familia Cueto 26,8% Grupo Pinera 18,2% Hirmas Geblen	27,8% Familia Cueto 28,2% Grupo Pinera 17,2% Hirmas Geblen	Sin cambios
LAN EXPRESS	Sin notificar	99,4% LAN	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
China					
AIR CHINA	100% Propiedad estatal (CNAC)	Sin cambios	100% Grupo Air China	69% CNAC 21% En manos del público 10% Cathay Pacific	24,2% En manos del público 20% Cathay Pacific
CHINA AIRLINES	71,62% Fondo de Desarrollo de la Aviación de China	Sin cambios	70,02% Fondo de Desarrollo de la Aviación de China	Sin cambios	Sin cambios
CHINA EASTERN AIRLINES	61,64% Propiedad estatal 32,19% Acciones H en manos del público 6,17% Acciones A en manos del público	Sin cambios	Sin cambios	61,64% China Eastern Air Holding Corporation 32,20% Acciones H en manos del público 6,18% Acciones A en manos del público	32,20% Acciones H en manos del público 6,18% Acciones A en manos del público
CHINA NORTHERN	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
CHINA SOUTHERN	62,5% Grupo Southern Airlines	Sin cambios	50,3% China Southern Air Holding Group	Sin cambios	50,3% China Southern Air Holding Group 26,84% Accionistas de Hong Kong y extranjeros (acciones H) 22,84% Inversores privados de la RPC (acciones A)

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
HAINAN AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	7,31% HNA Holding 7,28% Hainan Qixing Industrial Investment 4,55% China Everbright Group 2,37% Administra-ción de Hainan 14,8% American Aviation 0,89% Hainan Bank of Communicat. 0,89% Agencia Internacional de Viajes de China 0,59% Beijing Fieldtrade Corp. 0,44% China Industrial Trust Hainan 0,41% China Education Trust Inv. 60,47% Otros accionistas	Sin cambios	14,8% American Aviation LDC 11,85% HNA Holding 6,83% Hainan Qixing Industrial Investment 2,37% Hainan Jincheng State Property Administra-tion Company
SHANGHAI AIRLINES	75% Shanghai Airlines 25% Accionistas públicos	75% Propiedad del Gobierno chino 25% Accionistas públicos	44,69% En manos del público 40,66% Alliance Investment 14,65% Banco de China	Sin cambios	Sin cambios
XIAMEN AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	60% China Southern 40% Xiamen Construction & Development Corp.	Sin cambios
YUNNAN AIRLINES	100% CAAC	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Taipei Chino					
EVA AIR	25,33% Evergreen Marine Corp. 13,5% Evergreen International Corp.	Sin cambios	22,74% Evergreen Marine Corp. 12,37% Evergreen International Corp.	Sin cambios	Sin cambios
UNIAIR	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	17,92% EVA Air 17,02% Evergreen Development Corp.	Sin notificar
Colombia					
ACES COLOMBIA	50% Grupo Valores Colombia 25% Compañía de Inversiones de la Flota Mercante 23% Federación Nacional de Cafeteros 2% Otros accionistas	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
AVIANCA	50% Federación Nacional de Cafeteros 43,73% Grupo Valores Bavaria 6,14% Versiones Fenicia	50% Federación Nacional de Cafeteros 43,73% Grupo Valores Bavaria 6,14% Versiones Fenicia 5% Helicol	50% Federación Nacional de Cafeteros 43,73% Grupo Valores Bavaria 6,14% Versiones Fenicia 4,77% Helicol 0,13% Otros inversores	75% Synergy Group	100% Synergy Group

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
ALIANZA SUMMA	Sin notificar	50% Grupo Valores Bavaria 25% Compañía de Inversiones de la Flota Mercante 23% Federación Nacional de Cafeteros 2% Otros accionistas	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Costa Rica					
LACSA	86,98% Accionistas individuales 10% TACA 3,02% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar	Sin cambios
Croacia					
CROATIA AIRLINES	90,6% Propiedad estatal 3,4% Agencia Estatal para Garantía de Depósitos y Rehabilitación Bancaria 2,6% Fondo Croata de Privatización 2,0% Otros 1,6% Particulares	91,6% Propiedad estatal 3,0% Agencia Estatal para Garantía de Depósitos y Rehabilitación Bancaria 2,1% Fondo Croata de Privatización 3,3% Otros	94,1% Propiedad estatal 2,4% Agencia Estatal para Garantía de Depósitos y Rehabilitación Bancaria 1,6% Fondo Croata de Privatización 1,9% Otros	Sin notificar	Sin notificar
Cuba					
CUBANA	100% Propiedad estatal	100% Corporación Cubana de Aviación SA	Sin cambios	Sin notificar	Sin cambios
Chipre					
CYPRUS AIRWAYS	69,62% Propiedad estatal 30,38% Otros inversores	Sin cambios	100% Grupo Cyprus Airways	69,62% Propiedad estatal 30,38% Otros inversores	Sin cambios
República Checa					
CSA CZECH AIRLINES	56,43% Fondo Checo de la Propiedad Nacional 34,49% Banco Checo de Consolidación 4,33% Compañía de Seguros Checa	56% Fondo Checo de la Propiedad Nacional 34% Banco Checo de Consolidación 4% Compañía de Seguros Checa 3,92% Municipalidad	56,43% Fondo Checo de la Propiedad Nacional 34,49% Banco Checo de Consolidación 4,33% Compañía de Seguros Checa 3,92% Municipalidad 0,49% Fondo de Dotación 0,24% Fondo de la Propiedad Nacional de la República Eslovaca	56,43% Fondo Checo de la Propiedad Nacional 34,49% Banco Checo de Consolidación 4,33% Ceska Pojistovna 2,94% Ciudad de Praga 0,98% Ciudad de Bratislava 0,49% Fondo de Dotación 0,24% Fondo de la Propiedad Nacional de la República Eslovaca	56,92% Ministerio de Hacienda de la República Checa 34,59% Banco Checo de Consolidación 4,33% Ceska Pojistovna 2,94% Ciudad de Praga 0,98% Ciudad de Bratislava 0,24% Fondo de la Propiedad Nacional de la República Eslovaca
Dinamarca					
MAERSK AIR	100% A P Moller Group Denmark	Sin cambios	Sin cambios	100% Fons Eignarhaldsfelag	Sin notificar
Egipto					
EGYPT AIR	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
El Salvador					
TACA	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% Grupo TACA	Sin cambios
Estonia					
AERO AIRLINES	Sin notificar	51% Aero Holding 49% Finnair	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
ESTONIAN AIR	49% Maersk Air 34% Propiedad estatal 17% Baltic Cresco Investment Group	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Etiopía					
ETHIOPIAN AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Fiji					
AIR PACIFIC	51% Propiedad estatal (Fiji) 46% Qantas 2% Air New Zealand Gobiernos de Kiribati, Tonga, Nauru, Samoa Occidental	Sin cambios	51% Propiedad estatal (Fiji) 46% Qantas 1% Gobiernos de Kiribati, Tonga, Nauru, Samoa Occidental	51% Propiedad estatal (Fiji) 46,3% Qantas 1,94% Air New Zealand, 0,27% Gob. de Kiribati, 0,27% Gob. de Tonga, 0,12% Gob. de Samoa, y 0,08% Gob. de Nauru	51% Propiedad estatal (Fiji) 46,3% Qantas 3,67% Air New Zealand 0,27% Gob. de Kiribati, 0,27% Gob. de Tonga , 0,12% Gob. de Samoa, y 0,08% Gob. de Nauru
Finlandia					
FINNAIR	58,43% Propiedad estatal 9,84% Odin Forvaltning 31,19% Otros	Sin cambios	58,43% Propiedad estatal 4,74% Odin Forvaltning 3,44% Grupo Tapiola 31,41% Otros	58,42% Propiedad estatal 6,2% Burdaras 4,73% Odin Forvaltning 3,44% Grupo Tapiola 1,69% Grupo Pohjola 1,18% Institución de Pensiones de Administra-ciones locales 24,35% Otros	57,04% Propiedad estatal 10% Grupo FL 5,82% Burdaras 3% Odin Forvaltning 1,76% Grupo Tapiola 6,12% Otros accionistas
Francia					
AIR AUSTRAL	37,72% Sematra 36,01% Air France 26,3% Bancos franceses	Sin cambios	37,72% Sematra 33,36% Air France 26,3% Bancos franceses	37,72% Sematra 30,36% Air France 26,3% Bancos franceses	37,72% Sematra 26,3% Bancos franceses
AIR CALEDONIE	83% Propiedad del Gob. de Nueva Caledonia 6% BCI 6% Sofrana Unilines 1% Grupo Leroux	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
AIR FRANCE	56% Propiedad estatal 33% En manos del público 11% Empleados	55,9% Propiedad estatal 31% En manos del público 11,1% Empleados 2% Alitalia	100% Grupo Air France KLM	Sin cambios	Sin cambios
AIR LIB	100% Holco	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Polinesia Francesa					
AIR TAHITI NUI	Sin notificar	57,89% Propiedad estatal 0,88% Socredo Bank 5,95% Tahiti Tourisme 4,26% pequeños accionistas 10,07% SEGC 10% Air Tahiti	Sin notificar	61,43% Propiedad estatal 9,07% SEGC 8,9% Socredo Bank 8,14% Air Tahiti 5,82% Tahiti Tourisme 1,62% Wan Holding 5,02% Otros	61,7% Propiedad estatal 8,8% SEGC 8,7% Socredo Bank 7,9% Air Tahiti 5,9% Tahiti Tourisme 1,6% Wan Holding 5,4% Otros

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Alemania					
AIR BERLIN	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	61,86% Libre cotización 9,44% Rngerike 9,08% Hans Joachim Knieps 5,45% Werner Huehn 4,54% Severin Schulte 4,45% Rudolf Schulte 3,4% Joachim Hunold 1,45% Johannes Zurnieden 0,24% Otros	Sin notificar
DEUTSCHE BA	100% British Airways	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
HAPAGFLY	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% TUI
LTU INTERNATIONAL AIRWAYS	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	49,9% VBE Beteiligungsgesellschaft 40% Rewe Touristik 10,1% CKA	Sin notificar
LUFTHANSA	100% En manos del público	Sin notificar	Sin notificar	88,52% Inversores privados 10,05% MGL 1,03% Deutsche Postbank 0,4% Deutsche Bank	100% Grupo Lufthansa
Ghana					
GHANA AIRWAYS	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Grecia					
AEGEAN AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	45,2% Grupo Th. Vassilakis 25,3% Grupo Laskaridis 8,3% Grupo Konstantako-poulou 8,1% Grupo Joannou 6,3% Grupo David 5,9% Piraeus Bank 0,9% Otros	Sin cambios
OLYMPIC AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Guatemala					
AVIATECA	30% TACA International Airlines	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Estados del Golfo (Bahrein, Omán)					
GULF AIR	Sin notificar	33,3% Gob. de Abu Dhabi 33,3% Gob. de Bahrein 33,3% Sultanato de Omán	Sin cambios	Sin cambios	50% Gob. de Bahrein 50% Sultanato de Omán
Hong Kong, China					
CATHAY PACIFIC	45,11% Grupo Swire 25,4% Citic Pacific (Gobierno chino)	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	40% Grupo Swire 25% Accionistas públicos 17,5% Citic Pacific 10,2% Air China

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
DRAGONAIR	43,29% China National Aviation Company 28,49% CITIC Pacific 17,79% Cathay Pacific 7,71% Grupo Swire	43,29% China National Aviation Company 29,35% CITIC Pacific 17,79% Cathay Pacific 7,71% Grupo Swire 1,86% Otros accionistas	43,29% China National Aviation Company 28,5% CITIC Pacific 17,79% Cathay Pacific 7,71% Grupo Swire 2,71% Otros accionistas	Sin cambios	Sin cambios
Hungría					
MALEV	97% Propiedad estatal 0,528% Municipios 0,524% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
MALEV EXPRESS	Sin notificar	100% Malev	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
Islandia					
ICELANDAIR	100% Propiedad privada	Sin cambios	100% Grupo Flugleidir Iceland Air	Grupo FL	Sin notificar
STERLING AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% Grupo FL
India					
AIR INDIA	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
INDIAN AIRLINES	100% Propiedad estatal (por conducto de una sociedad de cartera)	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Indonesia					
BOURAQ INDONESIA AIRLINES	100% Familia Sumendap	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
GARUDA INDONESIA	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
MERPATI NUSANTARA	9,5% Garuda	6,8% Garuda	93,2% Propie- dad estatal 6,8% Garuda	Sin notificar	Sin notificar
Irán					
IRAN AIR	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Irlanda					
AER LINGUS	95% Propiedad estatal 5% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	85,1% Propiedad estatal 14,9% Empleados	Sin cambios
Israel					
EL AL AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	51% En manos del público 49% Propiedad estatal	40% Knafaim-Arkia Holdings 30% Propiedad privada 20% Propiedad estatal 10% Empleados	39,49% Knafaim-Arkia Holdings 31,36% Propiedad privada 21,03% Propiedad estatal 8,12% Empleados
Italia					
AIR EUROPE	100% Grupo Volare	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
AIR ONE	99% Toto	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
ALITALIA	53% Propiedad estatal 27% Otros accionistas 20% Empleados	Sin cambios	62,4% Propiedad estatal 35,6% Otros accionistas, incluidos empleados 2% Air France	Sin cambios	49,9% Propiedad estatal 35,7% Otros accionistas incluidos empleados 8,2% Walter Capital Management 4,2% Newton Investment Management 2% Air France

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
MERIDIANA	57,19% Interprogramme Hldg 4,51% AIRFIN 17,59% S.A. El Aga Khan 16,42% Empleados	57,19% Interpro-gramme Hldg 4,51% AIRFIN 3,39% Fondazione Cariplo 17,59% S.A. El Aga Khan 16,08% Empleados 1,24% Otros accionistas	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Jamaica					
AIR JAMAICA	70% Air Jamaica Acquisition Group 25% Propiedad estatal 5% Empleados	Sin cambios	Sin notificar	100% Propiedad estatal	Sin cambios
Japón					
AIR JAPAN	95% All Nippon Airways 5% Air Nippon	78% All Nippon Airways 17% Grupo ANA	17% Grupo ANA 10% All Nippon Airways	Sin notificar	Sin notificar
AIR NIPPON	75,5% All Nippon Airways 14% Hokkaido PC	99,5% All Nippon Airways 0,5% Air Do	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
ALL NIPPON AIRWAYS	Sin notificar	100% Grupo ANA	Sin notificar	Sin cambios	Sin cambios
JAPAN AIR SYSTEM	8,25% Japan Airlines	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
JAPAN AIRLINES	100% Cotización en Bolsa	4,47% Mizhou Financial Group 4,06% Tokyu Corporation 3,13% Eitaro Itoyama 2,79% Tokyo Marine & Fire Insurance Co. 2,27% Nissay Dowa Mutual Life Insurance Co.	4,05% Tokyu Corporation 3,53% Eitaro Itoyama 3,37% Japan Master Trust Bank 2,76% Japan Trustee Service Bank 2,72% Tokyo Marine & Fire Insurance Co. 2,7% Mizhou Corporate Bank 2,27% Nissay Dowa General Insurance Co. 2,09% Nippon Life Insurance 2% Fukuoka Mutual Life Insurance 1,81% Empleados del Grupo JAL	100% Japan Airlines Corporation	Sin cambios
JAPAN AIRLINES DOMESTIC	Sin notificar	Sin notificar	100% Japan Airlines Corp.	Sin notificar	Sin notificar
Jordania					
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Kazajstán					
AIR KAZAKHSTAN	50% Propiedad estatal 50% KazKommerz Bank	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Kenya					
KENYA AIRWAYS	22% Propiedad estatal 16,22% Instituciones kenianas 31,23% Particulares kenianos 26% KLM	37,7% Instituciones kenianas 32,5% Particulares kenianos 30,35% Inversores institucionales extranjeros	22% Propiedad estatal 15,7% Instituciones kenianas 32,5% Particulares kenianos 26% KLM 4,36% Inversores institucionales extranjeros 0,07% Inversores particulares extranjeros	Sin cambios	Sin cambios
Kuwait					
KUWAIT AIRWAYS	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Letonia					
AIR BALTIC	47,2% SAS 0,2% Transaero 52,6% Otros	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Líbano					
MIDDLE EAST AIRLINES	99,37% Banque Central	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Lituania					
LITHUANIAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
Luxemburgo					
LUXAIR	23,1% Propiedad estatal 13,4% Banque et Caisse d'Épargne de l'État 13,2% Grupo Luxair 13,1% Dexia/BIL 13% Lufthansa 12,1% Banque Générale de Luxembourg 12,1% CLT/UFA SA	23,1% Propiedad estatal 13,4% Banque et Caisse d'Épargne de l'État 13,2% Grupo Luxair 13,1% Dexia/BIL 13% Lufthansa 12,1% Banque Générale de Luxembourg 12,1% Panalpina World Transp.	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
Macao, China					
AIR MACAU	Sin notificar	Sin notificar	51% CNAC 5% EVA Air 5% Gob. de Macao 5% Inversores de Macao 15% TAP 14% STDM	Sin cambios	20% TAP 14% STDM 5% EVA Air 5% Inversores de Macao 5% Gob. de Macao
Madagascar					
AIR MADAGASCAR	89,58% Propiedad estatal 6,91% Empresas privadas 3,48% Air France	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Malawi					
AIR MALAWI	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Malasia					
MALAYSIA AIRLINES	29,09% Propiedad estatal 20,21% Kumpulan Wang Amanah Pencen 13,7% Empleados	Sin cambios	69,34% Penerbangan Malaysia Berhad 8,19% Empleados 5,45% Amanah Raya Nominees 2,71% State Financial Secretary 2,4% Warisan Harta Saba Sdn Bhd	Sin cambios	69,34% Penerbangan Malaysia Berhad 10,72% Empleados 5,69% Amanah Raya Nominees 2,71% State Financial Secretary 2,4% Warisan Harta Saba Sdn Bhd

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Malta					
AIR MALTA	96,4% Propiedad estatal 2% Middle Sea Insurance	96,4% Propiedad estatal 2% Middle Sea Insurance 0,8% Middle Sea Valletta Life	98% Propiedad estatal 2% Empresas privadas	Sin cambios	Sin cambios
Mauricio					
AIR MAURITIUS	51% Air Mauritius Holding 4,72% State Investment Corporation 4,53% Propiedad estatal 4,28% Rogers & Co. 3,84% British Airways 2,78% Air France 2,56% Air India 6,32% Port Louis Fund 19,72% Inversores públicos	Sin cambios	51% Air Mauritius Holding 4,72% State Investment Corporation 4,53% Propiedad estatal 4,28% Rogers & Co. 3,84% British Airways 2,78% Air France 2,56% Air India 5,75% Port Louis Fund 20,54% Inversores públicos	51% Air Mauritius Holding 4,72% State Investment Corporation 4,53% Propiedad estatal 4,28% Rogers & Co. 3,84% British Airways 2,78% Air France 2,56% Air India 6,32% Port Louis Fund 19,97% Inversores públicos	Sin cambios
México					
AEROMEXICO	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
MEXICANA	99,95% Cintra	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	100% Grupo Posada
Mongolia					
MIAT MONGOLIAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Marruecos					
ROYAL AIR MAROC	92,7% Propiedad estatal 3,97% Air France 1,3% Iberia	92,7% Propiedad estatal 2,87% Air France 1,3% Iberia	95,95% Propiedad estatal 2,86% Air France	95,39% Propiedad estatal 2,86% Air France 2,86% Iberia 0,21% Otros	95,39% Propiedad estatal 2,86% Air France 0,95% Iberia 0,21% Otros
Mozambique					
LAM	80% Propiedad estatal 20% Empleados	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Namibia					
AIR NAMIBIA	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Países Bajos					
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	100% Grupo Air France-KLM	Sin cambios	Sin cambios
TRANSAVIA	80% KLM 20% Nationale Investeringbank	100% KLM	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
Nueva Zelandia					
AIR NEW ZEALAND	82% Propiedad estatal 5,5% Brierley Investments 4,5% Singapore Airlines	77,9% Propiedad estatal 5,2% Brierley Investments 5% Qantas 4,5% Singapore Airlines	80,5% Propiedad estatal 4,5% Singapore Airlines 5,1% Otros	80,4% Propiedad estatal 19,6% En manos del público	80,1% Propiedad estatal 19,9% En manos del público
Nigeria					
Nigeria Airways	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Noruega					
NORWEGIAN	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	16,09% HBK Holding 15,43% Lufttransport Holding 4,63% JP Morgan Chase Bank 4,58% Ojada 3,58% Goldman Sachs Intern Equity 3,5% Bank of New York 3,34% Vital Forsikring 2,64% Ankerlokken Holding 2,6% Crédit Suisse 2,57% JP Morgan Chase Bank Omnibus Lending 2,15% Fidelity Funds 2,03% Holdberg Norden Verdipapir-fondet 1,99% NB NOR Norge 1,8% Ferd AS Invest 1,53% Holdberg Norge Verdipapir-fondet 1,49% Fondsvasne 1,37% Rasmussengruppen 1,3% Brown Brothers Harri 1,11% Jakobsen & Sonner 0,96% Aweco Inverst
SAS BRAATHENS	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% Grupo SAS
Omán (véase también Estados del Golfo)					
OMAN AIR	33,844% Propiedad estatal 42,699% Particulares 23,457% Empresas privadas de Omán	33,8% Propiedad estatal 41,7% Particulares 24,5% Empresas privadas de Omán	Sin cambios	Sin notificar	33,8% Propiedad estatal 43,3% Particulares 22,99% Empresas privadas de Omán
Pakistán					
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRWAYS	57,66% Propiedad estatal 27,37% Instituciones financieras 2,83% Sociedades de inversión 9,04% Particulares	Sin cambios	87% Propiedad estatal 13% Otros	Sin cambios	Sin cambios
Panamá					
COPA AIRLINES	51% Familia Mota 49% Continental Airlines	Sin cambios	51% Inversores privados panameños 49% Continental Airlines	Sin cambios	51% Inversores privados panameños 10% Continental Airlines
Papua Nueva Guinea					
AIR NIUGINI	10% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Filipinas					
PHILIPPINE AIRLINES	53,79% Lucio Tan 35,15% Top Wealth Enterprises/ Maxwell Holdings/ Richmark Holdings 4,26% Propiedad estatal 2,61% Empleados 4,19% Otros	Sin cambios	53,72% Lucio Tan 35,15% Top Wealth Enterprises/ Maxwell Holdings/ Richmark Holdings 4,26% Propiedad estatal 2,75% Empleados 4,14% Otros	Sin cambios	Sin cambios
Polonia					
LOT POLISH AIRLINES	67,96% Propiedad estatal 25,1% SAirLines Europe 9,94% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Portugal					
TAP	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Qatar					
QATAR AIRWAYS	50% Propiedad estatal 50% Inversores privados	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Rumania					
TAROM	97,87% Propiedad estatal 2,13% Propiedad privada	99,72% Propiedad estatal 0,28% Propiedad privada	90,59% Propiedad estatal 4,85% Aeropuerto de Bucarest 4,11% Control del Tráfico Aéreo de Rumania	Sin notificar	Sin notificar
			0,28% Mutenia Private Investment Fund 0,17% Romanian CAA		
Rusia					
AEROFLOT	51% Propiedad estatal 26% Carrroll Trading/Nimegen Trading 23% Inversores desconocidos	51% Propiedad estatal 26% Carrroll Trading/Nime-gen Trading 23% Sociedades mercantiles extraterrito-riales	51,2% Propiedad estatal 27% National Reserve Corporation 19% Empleados y otros	Sin cambios	Sin cambios
KRASAIR	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	51% Gob. de la Ciudad de Krasnoyarsk 49% Air Bridge Management Company	Sin cambios
PULKOVO AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
TRANSAEREO	95% Sociedades de cartera privadas 5% Aeroflot	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Aerotrans Joint Stock Company, Ikar, Ilyushin Design Bureau, Laves
Arabia Saudita					
SAUDI ARABIAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Escandinavia					
SAS	50% En manos del público 21,4% Gob. de Suecia 14,3% Gob. de Dinamarca 14,3% Gob. de Noruega	100% Grupo SAS	50% En manos del público 21,4% Gob. de Suecia 14,3% Gob. de Dinamarca 14,3% Gob. de Noruega	100% Grupo SAS	Sin cambios

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Serbia					
JAT AIRWAYS	Sin notificar	Sin notificar	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar
Seychelles					
AIR SEYCHELLES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar
Singapur					
SILK AIR	100% Singapore Airlines	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar
SINGAPORE AIRLINES	56,7% Temasek Holdings 11,45% Raffles Nominees 8,45% DBS Nominees 4,1% HSBC Singapore Nominees 3,59% Citibank Nominees 9,96% Otros inversores	57% Temasek Holdings 12% Raffles Nominees 8% DBS Nominees 2% DB Nominees (Singapur) 4% HSBC Singapore Nominees 3% Citibank Nominees 1,65% United Overseas Bank Nominees 3% Otros inversores	100% Grupo Singapore Airlines	Sin cambios	Sin cambios
Eslovaquia					
SKYEUROPE AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	57,3% Libre cotización 13,3% Endavor Holdings 9,9% Loryma Investments 8,4% East Capital 6,5% Merrill Lynch 5,7% Griffin Capital Management
Eslovenia					
ADRIA AIRWAYS	75% Propiedad estatal 16% Fondos de inversión de Eslovenia	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Islas Salomón					
SOLOMON AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Sudáfrica					
COMAIR	40% Instituciones y público 37% Dirección 18% British Airways 5% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	39% Dirección 38% Instituciones y público 18% British Airways 5% Empleados	Sin notificar
SOUTH AFRICAN AIRWAYS	100% Propiedad estatal (por conducto de Transnet)	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	98,2% Propiedad estatal (por conducto de Transnet) 1,8% SAA Share Incentive Trust

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Corea del Sur					
ASIANA AIRLINES	15,1% Korea Kumho Petrochemical Co. 9% Kumho Development Co. 29,8% Kumho Industrial 2,9% Acciones de tesorería 41,1% Otros inversores privados	29% Kumho Industrial 15% Kumho Petrochemical 7% Banco de Desarrollo de Corea 2,9% Acciones de tesorería 2% Kumho Development 1% Korean Foreign Exchange Bank 41% Otros accionistas	29,8% Kumho Industrial 15,1% Kumho Petrochemical 7,2% Banco de Desarrollo de Corea 2,9% Acciones de tesorería 1,8% Kumho Development 1,2% Korea Foreign Exchange Bank 0,6% Cho-Heung Bank 41,4% Otros inversores privados	29,51% Kumho Industrial 15,05% Kumho Petrochemical 7,18% Banco de Desarrollo de Corea 2,89% Acciones de tesorería 1,76% Kumho Development 1,18% Korea Foreign Exchange Bank 11,9% Inversores extranjeros 30,53% Inversores privados	Sin cambios
KOREAN AIR	18,56% Sr. Choong-Hoon y familia 16,16% Propiedad extranjera 13,66% Otras instituciones 3,66% Banco de Seúl 3,19% Kokusai Kogyo & Co. 2,89% Acciones de los empleados 40,59% Otros	30,82% Sr. Yang Ho Cho y familia 15,98% Propiedad extranjera 39,1% Otras instituciones 3,66% Banco de Seúl 3,27% Franklin Templeton Investment Trust Management 3,18% National Pension Corporation 3,14% Kokusai Kogyo & Co. 0,23% Acciones de los empleados 40,59% Otros	12,13% Yang Ho Choi y familia 7,82% Hanjin 8,22% Empleados 3,44% National Pension Corporation 3,21% Kojusai Kogyo Corp. 2,71% Inha University Foundation 1,96% Jungseok Foundation 1,15% Hana Bank 0,87% Oriental Fire & Marine Insurance Co. 0,33% Korea Research Foundation for 21C 61,14% Otros	Sin cambios	12,13% Yang Ho Choi y familia 7,82% Hanjin 8,22% Empleados 3,44% National Pension Corporation 3,21% Kojusai Kogyo Corp. 2,71% Inha University Foundation 1,96% Jungseok foundation 1,15% Hana Bank 0,87% Oriental Fire & Marine Insurance Co. 61,14% Otros
España					
AIR EUROPA	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% Globalia Corp.	Sin notificar
IBERIA	60% Bolsa 10% Caja Madrid 9% British Airways 7,3% BBVA 1% American Airlines	60% Bolsa 10% Caja Madrid 9% British Airways 7,3% BBVA 6,7% Logística 3% El Corte Inglés 3% Ahorro Corporación 1% American Airlines	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
SPANAIR	51% Grupo Marsans 49% SAS	51% Teinver SA 49% SAS	94,9% SAS 5,1% Grupo Marsans	Sin cambios	Sin cambios
Sri Lanka					
SRILANKAN AIRLINES	51% Propiedad estatal 43% Emirates 5,37% Empleados	51% Propiedad estatal 40% Emirates 5,37% Empleados	51,05% Propiedad estatal 43,63% Emirates 5,32% Empleados	Sin cambios	Sin cambios

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Suiza					
SWISS (Swiss International a partir de 2002)	20,5% Propiedad estatal 10,5% UBS 6,8% AMAG 10% Crédit Suisse 10,2% Cantón de Zurich 52% Otros	20,5% Propiedad estatal 64,7% Inversores institucionales 2,7% Sector privado 12,1% Cantones y comunidades	20,3% Propiedad estatal 61,3% Inversores institucionales 4,1% Sector privado 12,2% Cantones y comunidades 2,1% Acciones al portador	98,7% Air Trust	99% Air Trust
Siria					
SYRIANAIR	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin notificar
Tanzanía					
AIR TANZANIA	100% Propiedad estatal	51% Propiedad estatal 49% South African Airways	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Tailandia					
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	93% Propiedad estatal	Sin cambios	79,5% Propiedad estatal (Ministerio de Hacienda) 7,1% Inversores institucionales y privados 13,4% Caja de Ahorros del Estado	53,98% Propiedad estatal (Ministerio de Hacienda) 9,15% Vayupak Fund por conducto de Krung Thai Asset Management 9,15% Vayupak Fund por conducto de MFC Asset Management 2,64% Morgan & Stanley 1,98% State St. Bank London 1,22% Goldman Sachs 1,13% HSBC Singapore 1,13% State St. Bank 0,98% NVDR Co.	53,98% Propiedad estatal (Ministerio de Hacienda) 9,15% Vayupak Fund por conducto de Krung Thai Asset Management 9,15% Vayupak Fund por conducto de MFC Asset Management 2,64% Morgan & Stanley 1,98% State St. Bank London 1,22% Goldman Sachs 1,13% HSBC Singapore 1,13% State St. Bank 0,98% NVDR 0,8% Citibank
Tonga					
ROYAL TONGAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Trinidad y Tabago					
BWIA	49,26% Propiedad estatal 29,52% Accionistas extranjeros 21,22% Accionistas regionales	Sin cambios	Sin notificar	75% Propiedad estatal 25% Inversores privados	Sin cambios
Túnez					
TUNISAIR	74,42% Propiedad estatal 5,58% Air France 20% Sector privado	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Turquía					
SUNEXPRESS	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	50% Thomas Cook 50% THY Turkish Airlines	Sin cambios
THY TURKISH AIRLINES	98,2% TC Privatization Administration 1,8% Accionistas públicos	Sin cambios	Sin cambios	75,2% TC Privatization Administration 24,8% Accionistas privados	53,57% Accionistas privados 46,43% TC Privatization Administration

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
Ucrania					
AEROSVIT	Sin notificar	40% Agencia de Comunica-ciones Aéreas y Turismo de Ucrania 38% Gilward Investments 22% Fondo de Bienes Estatales de Ucrania	Sin notificar	Sin cambios	Sin cambios
AIR UKRAINE	100% Propiedad estatal	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	61,6% Propiedad estatal 6% Debis 22,5% Austrian/Swiss Airlines 9,9% BERD	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Emiratos Árabes Unidos					
EMIRATES	100% Gob. de Dubai	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Reino Unido					
BRITISH AIRWAYS	100% Cotización en Bolsa	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
BRITISH MEDITERRANEAN	Sin notificar	Sin notificar	100% Propiedad privada	Sin notificar	Sin notificar
BRITISH MIDLAND (BMI)	60% Inversores privados- (BMI Partnership) 20% Lufthansa 20% SAS	50% Inversores privados -(BMI Partnership) 30% Lufthansa 20% SAS	Sin cambios	Sin cambios	50%+1 voto Inversor privado (Sir Michael Bishop) 30% Lufthansa 20% SAS
FLY BE	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% Propiedad privada	Sin notificar
GB AIRWAYS	100% Grupo Bland	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
VIRGIN ATLANTIC	51% Grupo Virgin 49% Singapore Airlines	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Estados Unidos					
ALASKA AIRLINES	Sin notificar	Público	Público	100% Grupo Alaska Air	Sin cambios
ALOHA AIRLINES	100% Grupo Aloha Air	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
AMERICA WEST	51% Texas Pacific Group 49% Cotización en Bolsa	Sin cambios	100% America West Holding	Sin cambios	100% Grupo US Airways
AMERICAN AIRLINES	100% Cotización en Bolsa	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
ATA AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% ATA Holdings	Sin notificar
CONTINENTAL AIRLINES	100% Cotización en Bolsa	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
CONTINENTAL MICRONESIA	100% Continental Airlines	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
DELTA	89% Cotización en Bolsa 11% Empleados	Sin cambios	Sin cambios	89,3% Cotización en Bolsa 9,8% Empleados 0,8% Otros	Sin cambios
FRONTIER JET EXPRESS	Sin notificar	100% Mesa Air Group	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
HAWAIIAN AIRLINES	100% Cotización en Bolsa	100% Hawaiian Holdings Inc.	Don Carty Hawaiian Holdings	100% Hawaiian Holdings Inc.	Sin cambios
NORTHWEST	27% Empleados 11% Alfred Checci 11% Gary Wilson 11% Richard C Blum	Sin cambios	Sin cambios	100% Cotización en Bolsa	Sin cambios
SOUTHWEST AIRLINES	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	100% En manos del público	Sin notificar
UNITED	100% En manos del público (en su mayoría a través de empleados)	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios

Aerolínea	2002	2003	2004	2005	2006
US AIRWAYS	100% Cotización en Bolsa	36,6% Retirement Systems Alabama 19,3% Miembros de ALPA 7,8% Dirección 5% General Electric 10,08% Otros empleados 10,5% Acreedores comunes sin garantía 10% Consejo de Estabiliza-ción del Transporte Aéreo	Sin cambios	Sin cambios	100% Grupo US Airways
Uzbekistán					
UZBEKISTAN AIRWAYS	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin cambios
Samoa Occidental					
POLYNESIAN AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Vanuatu					
AIR VANUATU	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Venezuela (República Bolivariana de)					
AEROPOSTAL-ALAS DE VENEZUELA	100% Haydhelen Velasquez & Ramiz	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
SERVIVENSA	100% Avensa	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar
Viet Nam					
VIETNAM AIRLINES	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios	Sin cambios
Zimbabwe					
AIR ZIMBABWE	100% Propiedad estatal	Sin cambios	Sin notificar	Sin notificar	Sin notificar

Fuente: Airline Business, septiembre de 2001-2006, datos compilados y complementados por la Secretaría de la OMC.

711. La Secretaría se propone, si los Miembros así lo acuerdan, analizar estos datos con más detalle, es decir, por regiones, nivel de desarrollo y tipo de accionistas (públicos frente a privados, nacionales frente a extranjeros, gobierno central frente a gobierno regional, líneas aéreas frente a inversores financieros, etc.), con el fin de facilitar una "comprobación de la situación real" con respecto a la información contenida en el QUASAR y en sus futuras versiones.

b) Evolución de la propiedad transnacional

i) Introducción

712. Debido a las limitaciones normativas propias del sector, y en particular a la difusión generalizada de la cláusula PMCE tanto en los ASA bilaterales como en los regímenes nacionales de inversión, la propiedad transnacional sigue siendo un fenómeno marginal en el sector del transporte aéreo.

713. En un reciente documento de debate la Administración de Aviación Civil del Reino Unido[390] observa que la propiedad está menos internacionalizada en el sector del transporte aéreo que en los sectores tradicionalmente aislados de las corrientes de inversión extranjera directa, por ejemplo los de defensa y servicios públicos.

714. La propiedad extranjera mayoritaria sigue siendo un rasgo sumamente raro, excepto en países que han adoptado el criterio de principal centro de actividad tanto en su régimen de inversión como en el de designación/denegación. Era el caso, cuando aún era propiedad del Reino Unido, de Virgin

[390] Disponible en línea en: http://www.caa.co-uk/docs/33/CAP769.pdf.

Blue, la filial del Grupo Virgin del Reino Unido con base en Australia[391]; operaba esencialmente en el mercado australiano interno, ya que corría el peligro de enfrentarse con el veto (denegación) de los socios bilaterales de Australia que aplicaban el criterio PMCE.

715. También puede haber propiedad extranjera mayoritaria en el caso de privatización de líneas aéreas. Cabe citar como ejemplos el 51 por ciento del transportista camerunés Camair propiedad de un consorcio belga dirigido por SN Brussels, o el 51 por ciento de Air Senegal propiedad de Royal Air Maroc.

716. Las participaciones minoritarias son más frecuentes y pueden clasificarse en dos tipos:

- participaciones simbólicas y a menudo recíprocas, motivadas principalmente por el deseo de materializar una alianza: por ejemplo, el 2 por ciento de acciones de Alitalia propiedad de Air France o el reciente intercambio recíproco de acciones por 12 millones de dólares EE.UU. entre el transportista japonés ANA (equivalente al 0,16 por ciento de las acciones) y el transportista coreano ASIANA (el 0,76 por ciento de las acciones);

- participaciones sustanciales, de entre el 25 y el 49 por ciento del capital, acompañadas a veces de un contrato de gestión cuando la aerolínea inversora desempeña la función de socio estratégico: por ejemplo, Emirates y Sri Lankan Airlines; Virgin y Nigeria Airlines.

717. En el cuadro 57 figuran inversiones y desinversiones internacionales entre líneas aéreas al principio y al final del periodo objeto de examen.

Tal vez los Miembros deseen corregir, actualizar o complementar la información contenida en el cuadro 57.

Cuadro 57
Inversiones y desinversiones internacionales entre líneas aéreas, 2001 y 2006

Aerolínea participante	Aerolínea participada	2001 participación	2006 participación	Variación 2001-2006
Aer Lingus (IRL)	Futura International Airways (ESP)	85%	20%	-65 %
Air China (CHN)	Cathay Pacific (HGK)	0%	10,2%	+10,2%
Air France (FRA)	Air Afrique (Multinacional) (desaparecida)	12,2%	0%	-12,2%
Air France (FRA)	Air Gabon (GAB)	20%	0%	-20%
Air France (FRA)	Air Madagascar (MDG)	3,5%	3,2%	-0,3%
Air France (FRA)	Air Mauritius (MUS)	2,8%	2,8%	Sin cambios
Air France (FRA)	Air Tunis (TUN)	5,6%	5,5%	-0,1%
Air France (FRA)	Alitalia (ITA)	0%	2%	+2%
Air France (FRA)	Austrian Airways (AUT)	1,5%	1,5%	Sin cambios
Air France (FRA)	Cameroon Airways (CAM)	3,6%	3,6%	Sin cambios
Air France (FRA)	Royal Air Maroc (MAR)	4,0%	2,9%	-1,1%
Air Malta (MAL)	Azzur'Air (ITA) (desaparecida)	49%	0%	-49%
Air New Zealand (NZL)	Air Pacific (FJI)	2,0%	3,6%	+1,6%
Air India (IND)	Air Mauritius (MUS)	2,6%	2,6%	Sin cambios
American Airlines (EE.UU.)	Iberia (ESP)	1%	1%	Sin cambios
Austrian Airlines (AUT)	Slovak Airlines (EVQ)	0%	62%	+62%
Austrian Airlines (AUT)	Ukraine International Airways (UCR)	19,7%	22,5%	+2,8%
British Airways (GBR)	Air Mauritius (MUS)	3,8%	3,8%	Sin cambios
British Airways (GBR)	Com Air (RSA)	18,3%	18%	-0,3%

[391] Virgin Blue fue adquirida por un inversor australiano, Toll Holdings, pero por razones puramente comerciales.

Aerolínea participante	Aerolínea participada	2001 participación	2006 participación	Variación 2001-2006
British Airways (GBR)	Iberia (ESP)	9%	9%	Sin cambios
British Airways (GBR)	Qantas (AUS)	25%	0%	-25%
Cathay Pacific (HGK)	Air China (CHN)	0%	20%	+20%
Continental (EE.UU.)	Copa (PAN)	49%	10%	-39%
Delta (EE.UU.)	Proteus (FRA) (desaparecida)	34%	0%	-34%
Emirates (EAU)	Srilankan Airlines (LKA)	26%	43,6%	+17,6%
EVA (TWN)	Shanghai Airlines Cargo (CHN)	0%	25%	+25%
EVA (TWN)	Air Macau (MAC)	5%	5%	Sin cambios
Iberia (ESP)	Royal Air Maroc (MAR)	1,3%	1%	-0,3%
Kenya Airways (KEN)	Precision Air (TAN)	0%	49%	+49%
KLM (PB)	Braathens (NOR)	30%	0%	-30%
KLM (PB)	Kenya Airways (KEN)	26%	26%	Sin cambios
Kuwait Airways (KUW)	Shorouk Air (EGP) (desaparecida)	49%	0%	-49%
LAN (CHL)	ABSA (BRA)	0%	73,3%	+73,3%
LAN (CHL)	Florida West International Air (EE.UU.)	0%	25%	+25%
LAN (CHL)	LAN Argentina (ARG)	0%	100%	+100%
LAN (CHL)	LAN Dominicana (DMA)	0%	49%	+49%
LAN (CHL)	LAN Ecuador (ECU)	0%	45%	+45%
LAN (CHL)	LAN Peru (PER)	49%	49%	Sin cambios
LAN (CHL)	MAS (MEX)	0%	39,5%	+39,%
Lufthansa (DEU)	Air Dolomiti (ITA)	26%	100%	+74%
Lufthansa (DEU)	BMI & BMI Regional (GBR)	20%	30%	+10%
Lufthansa (DEU)	Lauda Air (AUT)	20%	0%	-20%
Lufthansa (DEU)	Luxair (LUX)	13%	13%	Sin cambios
Maersk Air (DNC) (desaparecida)	Estonian Air (EST)	49%	0%	-49%
Qantas (AUS)	Air Pacific (FJI)	46%	46,3%	+0,3%
Qantas (AUS)	Jetstar Asia (SGP)	0%	49%	+49%
Qantas (AUS)	Thai Air Cargo (TAI)	0%	49%	+49%
Royal Air Maroc (MAR)	Air Gabon (GAB)	0%	51%	+51%
Royal Air Maroc (MAR)	Air Senegal (SEN)	0%	51%	+51%
SAS	Air Baltic	34,2%	47,2%	+13%
SAS	BMI	20%	20%	Sin cambios
SAS	Spanair	49%	94,9%	+45,9%
Singapore Airlines (SGP)	Air New Zealand (NZL)	49%	0%	-49%
Singapore Airlines (SGP)	Virgin Atlantic (GBR)	49%	49%	Sin cambios
Swissair (CHE) (desaparecida)	Air Europe (GBR) (desaparecida)	49%	0%	-49%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Air Littoral (FRA) (desaparecida)	49%	0%	-49%
Swissair (CHE) (desaparecida)	AOM French Airlines (FRA) (desaparecida)	49%	0%	-49%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Austrian Airlines (AUT)	10%	0%	-10%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Delta (EE.UU.)	4,6%	0%	-4,6%
Swissair (CHE) (desaparecida)	LOT (POL)	37,6%	0%	-37,6%
Swissair (CHE) (desaparecida)	LTU (DEU)	49,9%	0%	-49,9%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Portugalia (POR)	42%	0%	-42%
Swissair (CHE) (desaparecida)	SAA (RSA)	20%	0%	-20%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Sabena (BEL) (desaparecida)	49%	0%	-49%
Swissair (CHE) (desaparecida)	TAP (POR)	34%	0%	-34%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Ukraine International Airlines (UCR)	5,6%	0%	-5,6%
Swissair (CHE) (desaparecida)	Volare (ITA)	34%	0%	-34%
TACA (SLV)	Aviateca (COL)	30%	30%	Sin cambios
TACA (SLV)	Islena (HND)	20%	20%	Sin cambios
TACA (SLV)	LACSA (CRI)	10%	10%	Sin cambios
TACA (SLV)	NICA (NIC) **	49%	0%	-49%
TAP (POR)	Air Sao Tome e Principe (STP)	40%	40%	Sin cambios
TAP (POR)	Air Macau (MAC)	25%	20%	-5%
Transaereo (RUS)	Baltic Airlines (LET)	0,2%	0,2%	Sin cambios
Transaereo (RUS)	Riga Airlines (LET) (desaparecida)	30%	0%	-30%
Varig (BRA)	PLUNA (URY)	49%	49%	Sin cambios
VASP (BRA) (desaparecida)	Ecuatoriana (desaparecida)	50,1%	0%	-50,1%
VASP (BRA) (desaparecida)	LAB (BOL)	49%	0%	-49%

Aerolínea participante	Aerolínea participada	2001 participación	2006 participación	Variación 2001-2006
Virgin Atlantic (GBE)	Virgin Nigerian Airways (NGR)	0%	49%	+49%
Virgin Blue (AUS)	Pacific Blue (NZL)	0%	100%	+100%
Virgin Blue (AUS)	Polynesian Blue (SMO)	0%	49%	+49%

Fuente: Airline Business, septiembre de 2001-2006, datos compilados por la Secretaría de la OMC.

ii) Análisis regional

a) Dentro de Europa

718. En 2002 la propiedad cruzada entre líneas aéreas europeas representaba el 42 por ciento de todos los casos de propiedad cruzada entre líneas aéreas. En 2006 esa proporción había descendido al 20,3 por ciento. Ahora bien, esa aparente regresión es engañosa, por dos principales razones:

- En primer lugar, la necesidad de crear estructuras empresariales que permitan el mantenimiento de derechos de tráfico internacionales en el marco de ASA bilaterales explica por qué las importantes fusiones de Air France-KLM y Lufthansa-Swiss International Airlines no aparecen como inversiones extranjeras, pese a constituir importantes consolidaciones del mercado.

- En segundo lugar, tras las sentencias sobre "cielos abiertos" emitidas en 2002 por el TJE, se espera en general que se produzca una consolidación y, hasta cierto punto, se ha iniciado ya con la adquisición/fusión de KLM por Air France y de Swiss por Lufthansa. La venta en curso de Alitalia y las diversas ofertas hechas formal o informalmente para una posible adquisición de Iberia constituyen otros ejemplos de esa tendencia.

719. Un aspecto interesante en los casos de Alitalia e Iberia es la función fundamental desempeñada por diversos fondos de capital privado (por ejemplo, Apax, Texas Pacific Group) en la financiación de las diversas ofertas.

720. Otro aspecto notable es la aparición de agentes ajenos a la UE: Aeroflot presentó en cierto momento una oferta por Alitalia[392], y Aeroflot y Air India lo hicieron por el transportista serbio JAT, cuya privatización está aún en curso. Una de esas ofertas ajenas a la UE tuvo éxito, ya que el consorcio ruso Airbridge, dirigido por el transportista ruso Kras Air, adquirió la aerolínea nacional húngara Malev en febrero de 2007.

b) Europa-América del Norte

721. Actualmente el único caso de propiedad cruzada transatlántica que queda es el de la participación del 1 por ciento de American Airlines en Iberia. Ahora bien, las disposiciones sobre propiedad cruzada recientemente negociadas en el marco del Acuerdo EE.UU.-UE (Primera Fase)[393] pueden abrir nuevas posibilidades a ese respecto.

[392] En diversas etapas del proceso varios funcionarios gubernamentales italianos expresaron también la esperanza de que Alitalia fuera finalmente vendida a un gran transportista asiático.

[393] En el recuadro 1 del perfil del Acuerdo EE.UU.-UE figura el texto íntegro de esas disposiciones.

c) Europa-Asia/Pacífico

722. La venta por British Airways de su participación en Qantas, que había quedado ya reducida al 18,25 por ciento, significó el término de uno de los dos únicos casos de propiedad cruzada entre aerolíneas de Europa y Asia-Pacífico. En cuanto al otro caso, la participación de TAP en Air Macau, se ha reducido también considerablemente.

723. El único caso de inversión de una entidad asiática en una aerolínea europea, es decir, la participación del 49 por ciento de Singapore Airlines en Virgin Atlantic, ha permanecido estable.

d) Europa-África

724. A pesar de haberse producido una ligera reducción, queda un importante número de inversiones de aerolíneas europeas en aerolíneas africanas. La mayoría de ellas corresponden a Air France y representan participaciones minoritarias en aerolíneas de países africanos francófonos. Es interesante observar que Air France ha renunciado a sus dos principales inversiones: Air Gabon y Air Afrique (esta última aerolínea dejó de operar en 2001).

725. Las principales inversiones restantes son las siguientes: la participación de British Airways en Comair (Sudáfrica), que es otro caso de propiedad transnacional sustentada en vínculos históricos; la sustancial inversión de KLM en Kenya Airways; y la importante nueva iniciativa de Virgin Atlantic de adquisición de una participación del 49 por ciento en una nueva aerolínea nacional nigeriana, Virgin Nigeria, tras el cierre de Nigeria Airways en 2004. Cabe asimismo señalar la reciente venta de una participación del 51 por ciento en el transportista nacional camerunés Camair a un consorcio de inversores belgas dirigido por SN Brussels.

e) Dentro de África

726. En el periodo objeto de examen se han visto los primeros ejemplos de consolidación en África. Dos de las aerolíneas africanas con más éxito, Royal Air Maroc y South African Airlines, han adquirido importantes participaciones en otros transportistas africanos: Air Senegal, Air Gabon y, más recientemente, Air Mauritanie en el caso de Royal Air Maroc, y Air Tanzania en el caso de South African Airlines.

f) Dentro de la región Asia/Pacífico

727. Qantas y Air New Zealand han mantenido sus participaciones en Air Pacific (Fiji). Sin embargo, los planes de fusión en una sola entidad de las dos principales aerolíneas de Oceanía quedaron bloqueados por un tribunal de Nueva Zelandia, que consideró anticompetitiva la operación en 2004 y la prohibió definitivamente, en apelación, a finales de 2006. No obstante, el Mercado de Aviación Único ha permitido a Virgin Blue (Australia) establecer una filial totalmente de su propiedad en Nueva Zelandia con el nombre de Pacific Blue. Virgin Blue tiene también una participación del 49 por ciento en Polynesian Blue, con base en Samoa. Qantas ha penetrado en el mercado asiático y tiene importantes participaciones en la sección de carga de Thai Air y en Jetstar Asia, aerolínea de bajo costo que opera desde Singapur.

728. Emirates ha aumentado su participación en SriLankan Airlines y controla la aerolínea con arreglo a un contrato de gestión. La participación de Cathay Pacific en Air China ha aumentado al 20 por ciento; en reciprocidad, Air China tiene ahora una participación del 10,2 por ciento en Cathay. EVA, la aerolínea del Taipei Chino, ha invertido también en una aerolínea continental de carga, Shangai Airlines Cargo. Se dice también que Korean Airlines trata de penetrar en el mercado de carga chino mediante el establecimiento de una alianza estratégica con una empresa china de soporte lógico informático para crear una aerolínea china exclusivamente de carga.

g) En las Américas

729. El único caso de inversión entre América del Norte y América Central, la participación del 49 por ciento de Continental en COPA, ha permanecido constante. No obstante, dentro de América del Sur las aerolíneas han seguido por lo general el ejemplo establecido por TACA, que se extendió en el decenio de 1990 desde su base salvadoreña a Guatemala (Aviataca), Costa Rica (Lacsa), Nicaragua (Nica) y Honduras (Sahsa).[394]

730. LAN-Chile es probablemente el ejemplo más notorio de esa tendencia. Durante el periodo objeto de examen estableció su presencia en los mercados de transporte de pasajeros de la Argentina, la República Dominicana, el Perú y el Ecuador, así como en los mercados de transporte exclusivamente de carga de México (MASair) y de los Estados Unidos (Florida West International Airways).

731. En marzo de 2007 se dijo que Gol, el exitoso transportista de bajo costo brasileño, estaba considerando el establecimiento de unidades nacionales en la Argentina y el Perú. Al adquirir finalmente Varig tras un largo proceso de quiebra, ha evitado también que LAN-Chile creara una unidad brasileña.

732. El transportista brasileño Vasp vendió su participación en Ecuatoriana y Lloyd Aero Boliviano. Asimismo, Varig, que tenía una participación en el transportista uruguayo Pluna, la vendió finalmente a Conviasa, nuevo transportista venezolano de propiedad estatal. Otro transportista brasileño, Ocean Air, propiedad del Grupo Sinergy, especializado tradicionalmente en tráfico regional y de carga, ha seguido un camino similar al de LAN al tomar el control sucesivamente del transportista colombiano Avianca (el 75 por ciento en 2004 y el 100 por ciento en 2006) y del transportista ecuatoriano Vipsa, y crear con un socio peruano local Wayra-Peru. Los problemas de nacionalidad con respecto a la propiedad mayoritaria de Avianca se resolvieron mediante la concesión de la nacionalidad colombiana al Presidente del Grupo Sinergy, Sr. German Efremovich.

733. Durante el periodo objeto de examen, el transportista brasileño TAM intentó una estrategia similar mediante la adquisición de una participación con control de la gestión en el transportista paraguayo Lapsa, cuyo nombre cambió por el de TAM-Mercosur.

734. El transportista peruano Aero Continente creó una unidad en Chile y trató de comprar Ecuatoriana. Actualmente sólo le queda una filial extranjera, en la República Dominicana.

735. Aerolíneas Argentinas creó también una unidad en Chile, Aerolíneas del Sur. Tuvo la intención de crear "Aerolíneas del Perú" en enero de 2006 y presentó una oferta por la aerolínea uruguaya Pluna que no tuvo éxito.

736. Por último, el transportista venezolano Aero Postal adquirió una participación minoritaria en la aerolínea incipiente hondureña local Solair y en el transportista ecuatoriano AEROGAL, y una participación en Aero República, segunda principal aerolínea de Colombia, y tiene un proyecto de puesta en marcha en Nicaragua, Alas de Centro América.

737. Cabe explicar en parte esa frenética actividad transnacional en América Latina por el deseo de lograr economías de escala. De 400 millones aproximadamente de latinoamericanos, sólo alrededor del 3 por ciento puede permitirse viajar por vía aérea. Los reducidos volúmenes de tráfico, unidos a distancias por lo general largas, significan que la única manera de que los transportistas logren economías de escala es emprender operaciones transfronterizas. Es significativo que las empresas con éxito estén situadas en una línea de destinos de quinta, sexta o séptima libertad (por ejemplo, filiales

[394] Los proyectos anunciados durante el periodo objeto de examen han sido tan numerosos que es difícil saber -aun siguiendo los acontecimientos en la prensa especializada- si se han realizado todos.

de LAN-Chile situadas entre Chile y los Estados Unidos) o utilicen el sistema de rutas radiales en torno a un centro aeroportuario de manera transfronteriza.

738. No obstante, las legislaciones nacionales no parecen haberse adaptado al cambio del entorno, por lo menos no al mismo ritmo. Parecería, pues, que en América Latina se ha desarrollado una "*lex mercatoria*", y la región puede constituir un ejemplo para el resto del mundo a ese respecto.

739. Los cuadros 58 y 59 ofrecen una visión sintética de la propiedad transnacional en abril de 2004, por regiones y por nivel de desarrollo.

Cuadro 58
Propiedad transnacional, abril 2004

	Asia	África	Europa Oriental	Europa Occidental	América Latina	Oriente Medio	América del Norte	Pacífico	Total
Número de aerolíneas en funcionamiento	143	91	156	223	135	53	149	60	1010
Número de aerolíneas en cuyo capital participan aerolíneas/inversores extranjeros	37	24	23	60	39	8	29	10	230
Número de aerolíneas que tienen participaciones en aerolíneas extranjeras	7	7	3	26	9	5	6	2	65

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo, OACI.

Cuadro 59
Inversiones extranjeras directas realizadas por aerolíneas y en aerolíneas, por regiones, 2004

	Países en desarrollo				Países desarrollados				CEI	Total
	África	Asia	América Latina	Total parcial	Europa Occidental	América del Norte	Otros países desarrollados	Total parcial		
Número de aerolíneas en funcionamiento	91	196	135	422	223	149	60	432	156	1010
Número de aerolíneas en las que participan aerolíneas/inver-sores extranjeros	24	45	39	108	60	29	10	99	23	230
Participación de las aerolíneas/ inversores extranjeros	26	41	29	26	27	19	17	23	15	23
Número de aerolíneas que tienen participaciones en aerolíneas extranjeras	7	12	9	28	26	6	2	34	3	65
Participación de las aerolíneas que tienen intereses en aerolíneas extranjeras	8	14	7	7	12	4	3	8	2	6

Nota: CEI = Comunidad de Estados Independientes.
Fuente: Dirección de Transporte Aéreo, OACI.

iii) Otras tendencias importantes

740. Tal vez sea ambicioso hablar de "tendencias" cuando se examina la actividad "browniana" de las inversiones y desinversiones transnacionales en aerolíneas. No obstante, pueden observarse algunos rasgos recurrentes.

a) Motivo

741. Parte de esa actividad transnacional obedece a consideraciones puramente comerciales, en tanto que otra parte está claramente vinculada a las características normativas específicas del sector.

742. Con respecto a la actividad motivada por consideraciones comerciales, hay varios casos en los que tanto inversores como periodistas parecen olvidar que el transporte aéreo no es un sector como otro cualquiera. Por ejemplo, en junio de 2006 las acciones de British Airways aumentaron un 5,8 por ciento en un día por circular rumores de que la aerolínea sería adquirida en su totalidad por Emirates. Asimismo, el Financial Times pareció tomar en serio el rumor de una fusión completa entre Singapore Airlines y Qantas.

743. No obstante, aparte de esos casos anecdóticos, entre los motivos comerciales que inspiran inversiones y desinversiones en aerolíneas cabe citar los siguientes:

- La necesidad de financiar nuevos proyectos: por ejemplo, la venta por British Airways de su participación del 18,5 por ciento en Qantas o la reciente revisión por Singapore Airlines de su participación del 49 por ciento en Virgin Atlantic a raíz de varios proyectos de inversión en China.

- Ofrecimiento de un precio satisfactorio: por ejemplo, la desinversión del Grupo Virgin del Reino Unido en Virgin Blue en beneficio de la empresa australiana Toll Holdings.

- Interés en mercados emergentes, especialmente China y la India: por ejemplo, el deseo de Singapore Airlines de adquirir una participación del 25 por ciento en China Eastern, o la inversión en el transportista incipiente de bajo costo indio Spice Jet por parte de grupos financieros europeos, norteamericanos y de Oriente Medio (por ejemplo, BNP Paribas, KBC, Goldman Sachs, Ishtimar).

- Interés en mercados problemáticos pero muy lucrativos: por ejemplo, el caso de la participación del 49 por ciento de Virgin en Virgin Nigeria; o, simétricamente, interés en mercados más maduros pero menos peligrosos: por ejemplo, la oferta de Aeroflot por Alitalia y JAT.

744. Otra parte de esa actividad transnacional obedece al marco normativo específico del sector. Por ejemplo, durante el periodo objeto de examen tanto Lufthansa como Air France-KLM tuvieron que volver a comprar acciones propias como sistema de autocontrol, ya que la proporción de la participación extranjera se aproximaba peligrosamente al umbral del 49 por ciento por encima del cual los transportistas no se considerarían ya de propiedad europea (o, en el caso de los ASA aún no renegociados, de propiedad alemana y franco-holandesa, respectivamente) y correrían, por consiguiente, el riesgo de que les fueran denegados sus derechos de tráfico en el extranjero.

745. Asimismo, la nacionalidad canadiense de Air Canada ha sido impugnada ante el Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

746. En ciertos casos el marco normativo puede también limitar la cantidad y la forma de la inversión transnacional. Por ejemplo, Virgin, LAN y Air Asia son actualmente marcas transnacionales gestionadas como franquicias, debido a que las normas nacionales en materia de inversión son tales que, excepto en muy raros casos (Virgin Blue en Australia), no pueden ser, respectivamente, totalmente de propiedad británica, chilena o malasia, excepto en su país de origen. Han tenido que encontrar un socio local para el 51 por ciento restante del capital social, por ejemplo en Tailandia (Thai Air Asia), Nigeria (Virgin Nigeria) y Perú (LAN Peru).

b) Agentes implicados

747. Los agentes implicados pueden ser o no aerolíneas. Entre las **aerolíneas**, pueden distinguirse por lo menos tres tipos:

- Alianzas. Las alianzas no han desempeñado la función prominente en cuanto a propiedad transnacional que en un principio esperaban los observadores. Por ejemplo, si bien regularmente corren rumores de vinculaciones transatlánticas, hasta la fecha no se han materializado y son actualmente menos que en el decenio de 1990, si bien el grado de integración operacional y comercial de los transportistas ha progresado considerablemente.

- Socios estratégicos. En los procesos de privatización los gobiernos tratan a menudo de encontrar una importante aerolínea como "socio estratégico", normalmente con una participación del 25 por ciento. En esos casos, la participación es una especie de símbolo del grado de participación en la gestión de la aerolínea recientemente privatizada.

- Socios que comparten códigos. Pueden tener lugar intercambios simbólicos de acciones entre socios que comparten códigos.

748. Entre los **agentes que no son aerolíneas**, en el periodo objeto de examen se ha presenciado la aparición, junto con los inversores institucionales locales tradicionalmente presentes en procesos de privatización, de fondos de capital privado, los más prominentes de ellos el Texas Pacific Group, Macquarie y Apax Partners. Ello constituye, al mismo tiempo, buenas y malas noticias para el sector del transporte aéreo. Por un lado, demuestra que el sector puede ser potencialmente rentable y atraer a inversores serios con capacidad para apoyar planes de desarrollo. Por otro lado, puede generar una visión de gestión a corto plazo que tal vez sea difícil de conciliar con la planificación estratégica a largo plazo que requiere el sector. No obstante, es posible que esos dinámicos y poderosos nuevos agentes puedan tener, a largo plazo, un impacto en el marco normativo tradicional por el que se ha regido hasta la fecha el sector.