

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/C/W/163/Add.4

15 de agosto de 2001

(01-4045)

Consejo del Comercio de Servicios

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

QUINTA PARTE

Nota documental de la Secretaría

Addendum

La presente nota documental aporta información sobre la evolución del sector del transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay. Trata de aspectos específicos (véase el documento S/C/W/163/Add.2, párrafo 153) de la propiedad y la cooperación entre líneas aéreas (incluidas alianzas y coparticipación en los códigos).

ÍNDICE

	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN	4
I. PROPIEDAD TRANSNACIONAL	4
A. ASPECTOS ECONÓMICOS.....	4
B. ASPECTOS NORMATIVOS.....	5
1. Regulación nacional de la propiedad extranjera y disposiciones sobre designación.....	5
2. Evolución reciente en materia de regulación	6
II. COOPERACIÓN COMERCIAL BILATERAL ("UNO A UNO")	8
A. ASPECTOS ECONÓMICOS: UN FENÓMENO CRECIENTE:	8
B. ASPECTOS NORMATIVOS DE LOS RÉGIMENES DE CÓDIGOS COMPARTIDOS	11
1. Ventajas y desventajas	11
2. Principales aspectos de la regulación de los códigos compartidos	12
a) Cuestiones relativas a los derechos de tráfico y de acceso a los mercados	12
<u>Derechos fundamentales de ruta</u>	<u>12</u>
<u>Derechos especiales de códigos compartidos</u>	<u>13</u>
<u>Los terceros ante los códigos compartidos</u>	<u>14</u>
b) Cuestiones de competencia.....	14
III. ALIANZAS MUNDIALES	15
A. ASPECTOS ECONÓMICOS.....	15
B. ASPECTOS NORMATIVOS.....	16
IV. OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN	16
ANEXO	18

Abreviaturas utilizadas en el presente documento

AC	Transportistas asociados
B2B	Empresa a empresa
DOJ	Departamento de Justicia de los Estados Unidos
DOT	Departamento de Transportes de los Estados Unidos
DSTI	Dirección de Ciencia, Tecnología e Industria
ECAA	Espacio Aéreo Común Europeo
UE	Unión Europea
IED	Inversiones extranjeras directas
AGCS	Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
NATS	National Air Traffic Services
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
SAM	Mercado único de aviación de Australia y Nueva Zelandia
SRI	Servicio de reserva informatizado
EAU	Emiratos Árabes Unidos
EE.UU.	Estados Unidos
OMC	Organización Mundial del Comercio

Líneas aéreas

AA	American Airlines
ACES	Aerolíneas Centrales de Colombia
AOM	AOM (antiguamente Air Outre-Mer)
ASCERCA	Aeroservicios Carabobo/Aerolínea Regional del Centro
BA	British Airways
BWIA	West Indies Airways (antiguamente British West Indian Airways)
COPA	COPA Airlines (antiguamente Compañía Panameña de Aviación)
CSA	České Aerolinie (Czech Airlines)
EBA	Eurobelgian Airlines
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatsapij (Royal Dutch Airlines)
LAB	Lloyd Aero Boliviano (Bolivian Airlines)
LAM	Linhas Aéreas de Moçambique (Mozambique Airlines)
LAPSA	Líneas Aéreas Paraguayas (Air Paraguay)
LIAT	Leeward Islands Air Transport
LOT	Polskie Linie Lotnicze (Polish Airlines)
LTU	Lufttransport Unternehmen
Sabena	Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne
SAFE	antiguamente South American & Far East Air Transport
SAS	Scandinavian Airlines
TACA	Transportes Aéreos Centroamericanos
TAM	Transportes Aéreos Marília
TAP	Air Portugal (antiguamente Transportes Aéreos Portugueses)
TAT	Transport Aérien Transrégional
TEA	EasyJet Switzerland (antiguamente Trans European Airways)
TWA	Trans World Airlines
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense
VASP	Viação Aérea São Paulo
ZAMEX	Zambian Express Airways

INTRODUCCIÓN¹

1. Existen muchas formas diferentes de cooperación entre líneas aéreas. Pueden diferir, por ejemplo, respecto de la cobertura geográfica, el número de aerolíneas interesadas y la intensidad de los nexos económicos y técnicos. La mayoría de los acuerdos cooperativos toman la forma de acuerdos comerciales "uno a uno", esencialmente mediante coparticipación en los códigos. Otra importante evolución son las alianzas mundiales, centradas en acuerdos comerciales, pero que suelen incluir sectores adicionales.

2. La propiedad transnacional, aunque se distinga jurídicamente de estrategias de alianzas, tiene características similares; depende de un inversor estratégico, coordina mediante vuelos por coparticipación en los códigos, facilita sistemas de administración e información comunes y elabora redes centrales internacionales. No todos los casos de propiedad extranjera corresponden a una estructura de este tipo.

3. Existen otras formas de cooperación, que son las agrupaciones de líneas aéreas que trabajan conjuntamente para un fin específico. Esto suele incluir transportistas que, por otra parte, participan en alianzas diferentes. Un ejemplo son los sistemas de reservas informatizados (SRI), como el Amadeus, propiedad de Lufthansa, Iberia y Air France. También es el caso de plataformas de compra de empresa a empresa (B2B) y portales de distribución de varias líneas aéreas, como por ejemplo Orbitz.

I. PROPIEDAD TRANSNACIONAL

A. ASPECTOS ECONÓMICOS

4. La propiedad transnacional era un fenómeno marginal antes del decenio de 1990 y refleja, en gran medida, la herencia de antiguos lazos coloniales e históricos. Desde entonces se ha convertido en una característica relativamente común del sector del transporte aéreo, siguiendo el ejemplo de muchas otras sociedades anónimas industriales. Esta evolución se debe principalmente a tres factores: privatización de líneas aéreas, emergencia de alianzas mundiales y la creación de mercados de aviación regional. Pero límites bajos a la participación extranjera han impedido las fusiones y adquisiciones transnacionales y, por lo tanto, la formación de empresas multinacionales. Lo cual ha favorecido la formación de otras formas de cooperación, como los códigos compartidos y las alianzas.

5. A principios de 2001 más de 57 transportistas presuntamente tenían acciones en líneas aéreas extranjeras y más de 160 aerolíneas tenían participación extranjera en su capital (cuadro 1). En el cuadro A1 se da una visión más detallada de los cambios comerciales acaecidos entre 1993 y 1994, que no sólo incluye las inversiones en las empresas existentes, sino también la participación extranjera en nuevas empresas conjuntas (joint ventures) internacionales, la formación de filiales de propiedad absoluta y privatizaciones.² Si bien están interesados todos los segmentos de la industria del transporte aéreo, el transporte regular de pasajeros y de carga y los chárter están muy representados. Las inversiones sobrepasaron de lejos las privatizaciones, que a menudo implicaban ventas entre líneas aéreas. Los cambios anuales en las privatizaciones reflejan el carácter cíclico de la industria y las iniciativas de privatización nacional.

¹ Las siguientes observaciones se agregan a la información contenida en el documento S/C/W/59, párrafos 102 a 106, anexo 2 en la página 57 y en el documento S/C/W/129, párrafos 13, 15 a), 19 b), 19 c), 19 C c) y 20 c).

² Se puede encontrar información complementaria en diversos números de *Airline Business*, 1º de junio de 1998, páginas 48 y 49 ("*Airlines with Ownership by other Carriers*"); julio de 1998, páginas 63 a 66 ("*Lords and Masters*"); y septiembre de 1999, página 101 ("*Major Airlines Acquisition deals 1994-1999*").

6. Muchas regiones están implicadas. No es de extrañar que las inversiones extranjeras directas de los países desarrollados en los países en desarrollo representen una parte importante del total, complementadas por inversiones "norte-norte" y "sur-sur", e incluso inversiones realizadas en las líneas aéreas de los países desarrollados por las economías en transición o en desarrollo. Muchas inversiones se producen entre países vecinos, pero también hay inversiones transcontinentales. En muchos casos intervienen bancos e inversores privados.

CUADRO 1
Propiedad transnacional, por región

	Asia	África	Oriente Medio	Europa Oriental	Europa Occidental	América Latina	Estados Unidos Canadá	Pacífico Sudoccidental	Total
Número de transportistas que operan	135	91	44	143	244	117	149	61	984
Aerolíneas propiedad de transportistas o inversores extranjeros*	15	25	6	17	55	31	8	9	166
Aerolíneas con participación en el capital de transportistas extranjeros	9	6	4	2	20	9	5	2	57

Nota: *No incluye a pequeños accionistas particulares.

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo de la OACI (datos recopilados al 31 de mayo de 2001).

B. ASPECTOS NORMATIVOS

1. Regulación nacional de la propiedad extranjera y disposiciones sobre designación

7. Tradicionalmente las líneas aéreas han sido objeto de estrictas restricciones a la propiedad extranjera destinadas a garantizar que la propiedad y el control efectivo queden en manos de los nacionales. Las definiciones pertinentes de las legislaciones nacionales suelen ser distintas de las definiciones utilizadas en las disposiciones sobre designación de los acuerdos bilaterales.³ De la misma forma, para aprobar o rechazar las inversiones extranjeras en una línea aérea nacional se utiliza la legislación interna, independientemente de las disposiciones sobre designación contenidas en los acuerdos bilaterales. Por ejemplo, los Estados Unidos no aplican en los acuerdos bilaterales de aviación el máximo del 25 por ciento de participación extranjera como referencia para la revocación o la suspensión.⁴

³ Véase el documento S/C/W/163/Add.3, párrafos 62 a 88 inclusive.

⁴ Para una descripción detallada del criterio que aplican los Estados Unidos a la participación extranjera de terceros véase el documento S/C/W/163. Estos dos conjuntos de normas son distintos y se aplican en diferentes circunstancias; impiden las fusiones o las adquisiciones internacionales. Por ejemplo, la fusión prevista entre BA y KLM era compatible con la legislación del Reino Unido y la holandesa, y en el tercer paquete incorporó la norma de propiedad comunitaria de la UE, mientras que el acuerdo de cielos abiertos entre los Países Bajos y los Estados Unidos, de 1992, todavía contenía la norma tradicional de la participación sustancial y el control efectivo. Véase también el documento S/C/W/163/Add.3, párrafo 67.

8. Podría darse una superposición parcial entre estos dos conjuntos de regulaciones. La legislación nacional se utiliza para interpretar las disposiciones sobre designación de la línea aérea nacional. Pero esta norma no es absoluta, por dos razones. En primer lugar, aunque exista una sola norma jurídica sobre la participación en el capital y el control, las disposiciones sobre designación de ese mismo país pueden variar según el acuerdo bilateral que se aplique (participación sustancial no especificada y control efectivo, en un caso, sede principal de los negocios, en el otro, y los intereses de la comunidad en un tercero). En segundo lugar, ya ha ocurrido que líneas aéreas bajo control extranjero fueran designadas en acuerdos bilaterales como si fuesen de pabellón nacional (por ejemplo, Britannia Airways, de propiedad canadiense, y Monarch Airlines, bajo el control de Liechtenstein). La IATA y la OACI parecen reconocer esta distinción normativa porque en sus cuestionarios separan las reglamentaciones nacionales y las disposiciones sobre designación.⁵

9. Esta es una cuestión importante porque la propiedad y el control están especificados en el Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS (párrafo 6, definición de derechos esenciales) sólo para la designación: "[p]or 'derechos de tráfico' se entiende ... los criterios para la designación de líneas aéreas, ente ellos los de número, propiedad y control".

2. Evolución reciente en materia de regulación

10. Tradicionalmente las restricciones a la propiedad extranjera y las prescripciones sobre control efectivo tienen por objeto garantizar que el transportista de bandera sirva para: promover el comercio y el turismo nacionales; prestar un servicio público (transporte nacional); crear empleos; promover el avance de la alta tecnología; contribuir a aumentar las divisas; proveer de transporte (nacional o internacional) militar y en casos de emergencias; y simbolizar la soberanía y el prestigio nacional.

11. La importancia de estas consideraciones ha disminuido con los años. La OACI menciona las siguientes razones: el cambiante entorno mundial del comercio y los negocios (la expansión de la propiedad multinacional de otras industrias de servicios y el aumento de la competencia); las obligaciones relativas a la propiedad extranjera dimanantes del AGCS; la incapacidad o reticencia de los gobiernos para financiar las necesidades de capital de los transportistas nacionales; un mejor acceso a la pericia administrativa extranjera mediante acuerdos de cooperación (por ejemplo, coparticipación en los códigos, operaciones conjuntas, etc.); una gama más amplia de posibles inversores que facilitan la privatización de líneas aéreas estatales; y mayores oportunidades para que las pequeñas líneas aéreas subsistan en un entorno competitivo.

12. Por eso en el período en examen (1993-1999) varios países adoptaron nuevas políticas y reformaron sus normas sobre las inversiones extranjeras en las líneas aéreas nacionales. En muchos casos se flexibilizaron las normas vigentes. Por ejemplo, en 1994 China aumentó el límite de participación extranjera al 35 por ciento, México al 25 por ciento y el Perú también suavizó sus normas sobre propiedad. En 1995 Australia aumentó el límite de participación extranjera en el capital de 35 a 49 por ciento; en 1996 Nueva Zelandia lo aumentó de 35 a 49 por ciento. En 1997 el Brasil aumentó su máximo de 20 a 49,5 por ciento y el Perú al 70 por ciento. En 1998 Bangladesh autorizó la propiedad extranjera ilimitada de sus líneas aéreas de carga y empresas conjuntas (joint ventures) para operar los transportistas nacionales, mientras que Corea levantó el máximo de 20 a 49 por ciento

⁵ "Ownership and Control: Report of the Think Tank World Aviation Regulatory Monitor 2000", de Peter van Fenema. IATA, Government and Industry Affairs Department (Departamento de Gobierno y Asuntos Industriales), septiembre de 2000; anexo a la carta estatal SC 5/2-01/50 junio de 2001 de la OACI. Ambos están disponibles en la Secretaría de la OMC.

y Tailandia de 30 a 49 por ciento. En 1999 el Gobierno australiano reformó las normas sobre inversión extranjera en sus transportistas nacionales.⁶

13. Pero en algunos pocos casos se extremaron las normas sobre propiedad: en 1997 la India adoptó una nueva política de limitación de la propiedad extranjera en el 40 por ciento para los inversores distintos de líneas aéreas y aeropuertos. Para cumplir con esta norma Kuwait Airways y Gulf Air redujeron al 40 por ciento su participación en Jet Airways. Ese mismo año la Federación de Rusia prohibió la participación mayoritaria extranjera en las líneas aéreas de empresas conjuntas (joint ventures). El cuadro A2 (anexo) presenta un resumen de las limitaciones en materia de propiedad extranjera en un número determinado de países de todos los continentes. Se centra en el nivel de los umbrales de funcionamiento; no pretende ser una descripción exacta de la legislación de base, que puede ser muy compleja. Los parámetros pertinentes incluyen distinciones entre integrantes y no integrantes de acuerdos regionales; entre tránsito internacional y nacional; entre propiedad individual y colectiva; entre líneas aéreas, aeropuertos e inversores financieros. En algunos casos también hay prescripciones de nacionalidad para los integrantes de la junta y/o los gerentes. No hay un inventario completo de la legislación. Pero como preparación para la Conferencia sobre Transporte Aéreo de 2003 la OACI ha elaborado un cuestionario detallado que deberá responderse para fines de agosto de 2001.

14. Recientemente la IATA realizó una investigación sobre las normas nacionales; en el cuadro A3 (anexo) se resumen las respuestas.⁷ El modelo utilizado por la IATA es muy similar al utilizado en el cuadro A2 (anexo) y se basó en las siguientes preguntas:

"Propiedad

¿Cuáles son los límites o restricciones impuestos a la propiedad (o participación) extranjera en su(s) línea(s) aérea(s) nacional(es)?

De permitirse la propiedad extranjera, sírvanse especificar: 1) el máximo porcentaje de propiedad extranjera permitida; 2) el máximo de propiedad permitida a una línea aérea extranjera. Sírvanse especificar las condiciones especiales, como por ejemplo las acciones con derechos especiales.

Sírvanse aclarar si los límites o restricciones son diferentes en el caso de que la línea aérea nacional sólo opere servicios nacionales (como ocurre en Australia).

⁶ Antes de la reforma, los límites a la participación extranjera en el capital de los transportistas internacionales en Australia, salvo Quantas Airways, era de 25 por ciento por propietario y de 35 por ciento en total, y en los transportistas nacionales era de 25 por ciento por propietario y de 40 por ciento en total. Con la reforma se suprimieron todos los límites a la propiedad de los transportistas nacionales, salvo Quantas, con excepción de un total de 49 por ciento para los transportistas internacionales. Quantas está regulado por una legislación propia según la cual ningún extranjero puede tener más del 25 por ciento, el total de acciones en manos extranjeras es de 35 por ciento y el total de la propiedad en manos de extranjeros es de 49 por ciento. El Gobierno australiano puede vetar una adquisición que esté dentro de estos límites cuando la considere "contraria al interés nacional". Independientemente el Gobierno autorizó a Virgin Atlantic a establecer un transporte nacional en Australia.

⁷ En el cuadro A2 se incluyen los siguientes países que no estaban incluidos en el estudio de la IATA: Argentina, , Indonesia, México, Polonia, República Checa, Rusia y Turquía. Pero en cambio el examen de la IATA incluye los siguientes países que no figuran en el cuadro A2: Israel, Colombia y Mauricio. Para más información sobre los países de la OCDE véase el documento DSTI/DOT(99)1, 23 de junio de 1999, de la OCDE, titulado "Regulatory Reform in International Air Cargo Transportation", páginas 50 a 52.

Control

¿Qué límites o restricciones se imponen al control extranjero de su(s) línea(s) aérea(s) nacional(es) (incluidos los posibles criterios diferentes para los operadores nacionales; véase la pregunta 1)?

Interpretación y aplicación de los mencionados criterios de propiedad y control

¿Cómo hacen o hicieron sus autoridades para llevar a la práctica los mencionados criterios de propiedad y control?

¿Ha habido recientemente una evolución de esos criterios, incluidas propuestas de reforma, que hubieran afectado (o pudieran haber afectado) su aplicación?

Disponibilidad de la flota "nacional" para emergencias nacionales

¿Se prevé en su legislación o en su política nacional un programa comparable al Programa de la flota aérea de reserva civil según el cual los transportista aéreos estadounidenses han comprometido (parte de) su flota al Departamento de Defensa para utilizar en caso de emergencia?

Propiedad y control de otras importantes industrias nacionales

¿Se especifica en su legislación o en su política nacional que alguna industria nacional importante (como por ejemplo, comunicaciones, ferrocarriles, etc.) debe permanecer en manos del Estado y bajo su control?"

15. Y por último, debemos tomar nota de que la flexibilización de la legislación sobre la propiedad sigue siendo una de las principales metas de la OACI: "para resumir, la propiedad y el control de una línea aérea concentrados en un sólo Estado o en sus nacionales es un anacronismo en la economía mundial y la liberalización de las disposiciones sobre control y propiedad son condición imprescindible de una amplia liberalización. Al mismo tiempo existe la necesidad de unir la liberalización con salvaguardias para aliviar la seguridad y otras inquietudes relativas a la evolución de pabellones de conveniencia y la sostenibilidad de los transportistas aéreos pequeños".⁸

II. COOPERACIÓN COMERCIAL BILATERAL ("UNO A UNO")

A. ASPECTOS ECONÓMICOS: UN FENÓMENO CRECIENTE

16. Para evaluar la creciente cooperación comercial entre líneas aéreas no existe terminología, información estadística ni datos sobre la reglamentación que sean específicos, salvo por lo que respecta a la coparticipación en los códigos. La OACI utiliza el término "alianza" para referirse a cualquier tipo de cooperación comercial entre dos o más líneas aéreas, mientras que otros comentaristas reservan el término para referirse a las cinco alianzas mundiales, o mega-alianzas.⁹ Tampoco se ha acordado una definición para los distintos tipos de cooperación. La OACI distingue entre los siguientes tipos de cooperación: códigos compartidos, fletamiento parcial, capacidad compartida, servicio conjunto; acuerdo de mancomunidad; franquicias; arrendamiento (con o sin tripulación o con tripulación parcial); servicios de escala; horarios de vuelo; programas de viajeros

⁸ Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, en la última reunión general anual de la IATA, celebrada en Madrid el 28 mayo de 2001.

⁹ Documento RPS-WP/9, de 22 de febrero de 2000.

frecuentes; servicios en vuelo y material de a bordo; servicios de mantenimiento, reparación y revisión general; seguros y compra conjunta de combustible; intercambio de capital; empresas conjuntas; comercialización; instalaciones aeroportuarias; uso común o intercambio de personal; y contratos de administración. En su primera recopilación estadística (2001) de estos acuerdos la OACI utilizó una clasificación más simplificada de estos acuerdos: códigos compartidos, franquicias, carga, intermodal y otros.

17. Observadores han identificado 579 acuerdos entre 220 transportistas y han distinguido entre 29 categorías de cooperación, que a veces se superponen (cuadro 2). Éstas son similares a las categorías de la OACI mencionadas *supra*.

CUADRO 2
Tipos de acuerdos cooperativos entre las líneas aéreas

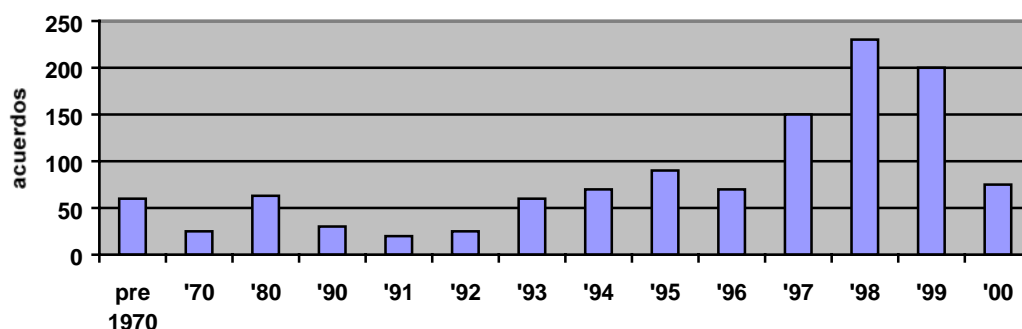
Total de acuerdos comerciales que contienen disposiciones sobre:	1222
Códigos compartidos	911
Programas para viajeros frecuentes	114
Carga	106
Comercialización	78
Empresa conjunta (joint venture) a un destino	55
Acuerdo de mancomunidad	33
Servicios de tierra conjuntos	32
Franquicia/conexión regional	31
Salas para pasajeros en común/despacho para una parada	30
Coordinación de horarios	29
Vuelo conjunto	28
Acuerdo comercial	24
Alianza estratégica	19
Cooperación en la compra	17
Esquema de alianza	11
Mantenimiento	11
Ingeniería, repuestos, administración de la flota	11
Chárter	10
Sistema informatizado de reservas	10
Contrato de administración	9
Acuerdo operacional	9
Servicios de comidas	8
Arrendamiento conjunto	7
Tarifa total	4
Participación en las ganancias	4
Terminales conjuntas	3
Correos, transportistas, carga	3
Instrucción	2
Intercambio de tripulación	2
Acuerdo de prorrateo	1

Fuente: Airline Business, julio de 2000. Categorías recopiladas por la Secretaría de la OMC.

18. Los datos *supra* deberán interpretarse con cuidado. Un acuerdo entre dos líneas aéreas de la misma mancomunidad se cuenta una vez por cada una, por lo cual aparece dos veces. En segundo lugar, algunos de estos acuerdos son con líneas aéreas pequeñas distintas de las 220 aerolíneas que se tomaron como muestra. En tercer lugar, un acuerdo puede abarcar diversas áreas de cooperación, en cuyo caso se lo cuenta varias veces. En cuarto lugar, el ámbito de aplicación de un acuerdo individual de códigos compartidos puede variar enormemente. Actualmente no se dispone de información sistemática y universal que compare los pares de ciudades que reciben servicios y los acuerdos vigentes de códigos compartidos. En quinto lugar, como se mencionó *supra*, hay una superposición parcial de las categorías.

19. La expansión de la cooperación comercial en los últimos tres decenios se recogen en el gráfico 1, que contiene datos de los acuerdos entre líneas aéreas de todas las regiones. También refleja una gran diversidad de compañías aéreas: transportistas medianos y pequeños en alianzas mundiales; transportistas regionales e internacionales (por ejemplo, Armenian Airlines y Swissair); líneas aéreas regionales con otras líneas aéreas regionales (por ejemplo, Air Baltic y Estonian Air); y líneas aéreas nacionales con internacionales (por ejemplo, servicios de transporte regional/tributario a los principales). Las alianzas pueden tener cualquier magnitud, ser temporarias o permanentes, tener distintos objetivos estratégicos e implicar distintos grados de cooperación. La información contenida en el estudio de *Airline Business* se complementa con una lista de acuerdos comerciales recopilados por la OACI, que se darán a publicidad próximamente (cuadros A4 a) y A4 b), anexo).¹⁰

Gráfico 1
Examen de las alianzas 2000 (por fecha de signatura)



20. Las alianzas modernas difieren de las formas tradicionales de cooperación, como por ejemplo el acuerdo de mancomunidad, que suele implicar acuerdos sobre participación en tarifas, costos, capacidad y réditos, generalmente en rutas duopólicas. Las alianzas modernas, en cambio, buscan desarrollar posibles sinergias, explotando el carácter complementario de rutas, estructuras y servicios. La OACI atribuye la reciente realización de alianzas a factores tales como la globalización de las prácticas y actitudes comerciales; las restricciones de acceso a los mercados que se deben al sistema bilateral; la tendencia a la liberalización a nivel nacional y regional; y el incentivo comercial relativo a las economías de escala y alcance.

¹⁰ *The World of Civil Aviation 2000-2003.*

B. ASPECTOS NORMATIVOS DE LOS REGÍMENES DE CÓDIGOS COMPARTIDOS¹¹

1. Ventajas y desventajas

21. La OACI define la coparticipación en el código como "la práctica mediante la cual un transportista permite a otro transportista utilizar su código de designación en un vuelo, o dos transportistas comparten el mismo código de línea aérea en un vuelo."¹² Esto se traduce, en la práctica, en que un pasajero suele viajar en una aerolínea distinta de la que consta en su billete. Por lo tanto el código compartido implica que una línea aérea promociona y vende como propios los servicios de otra". Es la forma más frecuente de cooperación entre líneas aéreas (cuadro 2).

22. Si bien el término "código compartido" no aparece en la definición de derechos esenciales que figuran en el Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS (véase *supra* la mención de "vuelo" en la definición de la OACI). Pero no siempre se requiere que todos los transportistas interesados detenten los derechos de tráfico ni que éstos correspondan a todos los segmentos (véase el punto 2 *infra*).

23. Se ha sugerido que, desde el punto de vista de los transportistas, las principales razones para tener códigos compartidos son las siguientes:

- mejorar la posición en la pantalla de los sistemas informáticos de reserva en aquellos casos en que se lo trata como un servicio en la misma línea con una mayor prioridad en la lista que el servicio entre líneas;
- en un entorno cada vez más competitivo, formar algún tipo de lazos cooperativos con otros transportistas para mantener, proteger y mejorar las posiciones en el mercado;
- lograr mayor presencia en rutas donde no vuelan, como un mecanismo barato de comercialización;
- permitir que transportistas de operaciones conjuntas operen un servicio viable cuando el volumen del tránsito no justifique una operación individual, y obtener tránsito tributario;
- facilitar la competitividad al atraer el tránsito dentro de la órbita de los que comparten códigos; y
- obtener un mayor acceso al mercado de los destinos que hasta el momento hayan estado restringidos por las disposiciones sobre capacidad de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

¹¹ La única forma de cooperación normativa para la que existen datos es la coparticipación en los códigos. En acuerdos bilaterales se pueden contemplar formas de cooperación sin coparticipación en los códigos, que pueden ser objeto de examen por las autoridades encargadas de la competencia.

¹² La Circular 269/AT110. Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626) define al código compartido como la utilización del código de designación de un transportista aéreo en un servicio prestado por un segundo transportista aéreo, cuyo servicio generalmente también se identifica (y puede exigirse que se identifique) como un servicio operado por el segundo transportista aéreo (párrafos 4.1 a 7).

24. Desde el punto de vista del pasajero las ventajas posibles son las siguientes:

- la conveniencia de horarios coordinados que permiten mejores conexiones;
- la posibilidad de acortar el tiempo de viaje;
- el hecho de que los transportistas asociados compartan las terminales facilita las conexiones;
- la posibilidad de tener tarifas menores o una mayor oferta de tarifas especiales;
- supervisión por un solo transportista de todo el viaje; y
- programas en común para viajeros frecuentes.

25. Estudios recientes sobre la coparticipación en los códigos son más positivos que los exámenes iniciales. Consideran que el efecto centralizador de las alianzas es la causa principal de la intensificación de la competencia por los beneficios sustanciales en materia de precios que han ocurrido en esas líneas en los últimos 5 ó 10 años y por la mayor cantidad de destinos que reciben servicios.¹³ A diferencia de lo ocurrido con un estudio previo de la OACI, en estos estudios se considera que la coparticipación en los códigos y las alianzas en sentido más amplio han creado una demanda adicional de transporte aéreo.

26. Con respecto a la situación específica de los países en desarrollo la OACI destaca que la coparticipación en los códigos puede tener ventajas en la medida en que ofrece la posibilidad de prestar servicios en las rutas menos frecuentadas a un costo mínimo y utilizando derechos previamente no utilizados. De esta forma se puede facilitar la participación de líneas aéreas de países en desarrollo en el transporte aéreo internacional. Pero la OACI también dice que la práctica todavía no está muy arraigada. Los posibles beneficios de esta forma de cooperación se podrían considerar una manera de que las líneas aéreas de los países en desarrollo pudieran participar en el transporte aéreo internacional con más economía y eficacia.

2. Principales aspectos de la regulación de los códigos compartidos¹⁴

a) Cuestiones relativas a los derechos de tráfico y de acceso a los mercados

27. Este punto se refiere a las siguientes cuestiones: los derechos fundamentales de ruta; los derechos especiales de códigos compartidos; y los terceros ante los códigos compartidos.

Derechos fundamentales de ruta

28. En un principio la coparticipación en los códigos de los mercados internacionales se consideró como una extensión de la coparticipación en los códigos nacionales, un instrumento de

¹³ "International Aviation Developments: Global Deregulation Takes Off", de 1999 y "Transatlantic Deregulation: The Alliance Network Effect", de octubre de 2000, del Departamento de Transportes de los Estados Unidos.

¹⁴ La siguiente exposición se base principalmente en el estudio de la OACI titulado "Consecuencias de los códigos compartidos" (Circular 269/AT110).

comercialización y una mejora de la relación entre líneas. Sólo el que operaba la aeronave necesitaba la aprobación de la reglamentación y ninguno de los transportistas requería aprobación adicional.

29. A mediados del decenio de 1980 nació la inquietud de que en el gran mercado nacional de los Estados Unidos los transportistas extranjeros podrían comercializar servicios como propios sin un beneficio equivalente en el exterior. Esto hizo que las autoridades impusieran un requisito de autorización para los transportistas extranjeros. Había que especificar los puntos que recibían servicios en los Estados Unidos e incluirlos en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Otros países siguieron el mismo criterio, a veces exigiendo que los dos socios que compartían códigos detentaran el derecho fundamental, aun en los sectores donde un transportista no realizaba ningún tránsito local. Un criterio alternativo sería que los transportistas operadores deben tener los derechos de tráfico pertinentes, especialmente en las rutas "de salida".

Derechos especiales de códigos compartidos

30. Desde 1988 el Departamento de Transportes (DOT) de los Estados Unidos exige una autorización específica para todas las operaciones relativas a códigos compartidos. Ocurre lo mismo con el arrendamiento con tripulación y los acuerdos de fletamiento parcial. Un examen del "interés público" implica la evaluación de las consecuencias que tiene para la competencia el servicio propuesto con código compartido, el balance general de los beneficios bilaterales y la posibilidad de utilizar la autorización como una carta de negociación. La decisión del Departamento de Transportes de los Estados Unidos no transformó la coparticipación en los códigos en un derecho de cuasi-tráfico; de faltar la disposición bilateral sobre códigos compartidos el Gobierno tiene la libertad de regular y aprobar esos acuerdos. Este criterio llevó a algunos países a asegurarse los derechos de códigos compartidos mediante la incorporación de disposiciones específicas en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos con los Estados Unidos y con otros países.

31. La siguiente medida fue especificar los derechos de tráfico al solo fin de compartir códigos. Desde 1989 se han incluido disposiciones sobre códigos compartidos en varios nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos concertados entre los Estados Unidos y algunos países de Europa y de Asia y el Pacífico. Estos se basaban esencialmente en los principios de cortesía y reciprocidad. Entre 1991 y 1993 los acuerdos entre los Estados Unidos y los principales países europeos generadores de tránsito (Alemania, Países Bajos y Reino Unido) incluían derechos específicos de participación en los códigos para los transportistas de ambas partes. Pero esto fue el resultado de negociaciones específicas y no representa una pauta sistemática de trato. Ninguno de los principales gobiernos ha declarado abiertamente en qué circunstancias se pueden o no utilizar códigos compartidos. En el caso de los Estados Unidos los códigos compartidos se han transformado en un elemento que hay que estudiar caso por caso en el marco de las relaciones bilaterales.

32. Una consecuencia de los criterios *ad hoc* son las considerables diferencias en el trato de los derechos de códigos compartidos. En el caso del acuerdo de cielos abiertos entre los Estados Unidos y los Países Bajos, el amplio acuerdo comercial y de códigos compartidos entre KLM y Northwest exceptuó a ambas líneas aéreas de la aplicación de la legislación antimonopólica, permitiéndoles funcionar como una sola y sin restricciones. En cambio, en los acuerdos entre los Estados Unidos y Alemania¹⁵ y Austria, respectivamente, se aplican contingentes para los vuelos con códigos compartidos tanto a los países interesados como más allá de ellos.

33. Algunos países exigen que el servicio con códigos compartidos sea en un segmento de mercado en desarrollo y que el trazado de la ruta siga una línea razonablemente recta.

¹⁵ Esta era la situación a principios de 1996, antes de que Alemania y los Estados Unidos consideraran la concertación de un acuerdo de cielos abiertos.

Los terceros ante los códigos compartidos

34. Un factor de complicación en los códigos compartidos a nivel internacional son los terceros. Fuera de los bloques regionales dentro de los cuales se ha liberalizado el tránsito intrarregional (dependiendo de los acuerdos de servicios aéreos) podría ocurrir que quienes tienen coparticipación en los códigos deban obtener la aprobación de tres gobiernos (o más en el caso de vuelos con múltiples paradas). Preocupados porque los códigos compartidos podrían socavar las limitaciones bilaterales sobre control de la capacidad¹⁶, algunos países han comenzado a tratarlo como un derecho específico de tráfico, buscando a cambio concesiones bilaterales.

35. Algunos expertos consideran que el criterio del "derecho de cuasi-tráfico" puede socavar el funcionamiento del sistema bilateral de transporte aéreo. La aplicación de limitaciones de frecuencia a los servicios de códigos compartidos y a los servicios de conexiones posibles podría comprometer las prácticas entre las líneas.

36. La OACI observa que los códigos compartidos pueden ser un sector "particularmente apropiado a un acuerdo multilateral", una vez se haya demostrado que todas las partes se beneficiarían. "El desafío será garantizar que los códigos compartidos, que actualmente existen en un reducido contexto bilateral con el objetivo de aumentar el acceso a los mercados, no serán realmente un impedimento al desarrollo de un marco multilateral liberalizado". Además, la OACI alega que un acuerdo multilateral de este tipo no restringirá la práctica de compartir los códigos, salvo por lo que se refiere a cuestiones de seguridad, protección del consumidor e información, y, posiblemente, aspectos de la competencia.

b) Cuestiones de competencia

37. Los códigos compartidos plantean dos cuestiones de competencia, como mínimo: por un lado pueden aumentar la competencia al generar servicios adicionales o mejores; por el otro pueden resultar en una concentración de mercados. El resultado dependerá de las características de los mercados donde se presta el servicio.

38. El Departamento de Transportes de los Estados Unidos sólo aprueba los acuerdos de códigos compartidos previo examen del "interés público" para determinar que el beneficio público sea superior a los costos económicos asociados con una pérdida de competencia. También se podrán tener en cuenta consideraciones de cortesía y de política internacional, tales como la reciprocidad y el balance de los beneficios en una relación bilateral de aviación. Con la evolución actual de los acuerdos de códigos compartidos y alianzas hay mayores esperanzas de que las autoridades de los Estados Unidos amplíen su criterio de concesión de la exención a la aplicación de la legislación antimonopólica. Cuando no se ha concedido una exención esa legislación prohíbe una mayor integración de las operaciones de las líneas aéreas. Por ejemplo, Delta Airlines y Swissair pudieron compartir códigos con la condición de que en las rutas abarcadas por el acuerdo mantuvieran independientes la comercialización, las ventas y los precios. Se las obligó a competir entre sí en las rutas compartidas.

¹⁶ Esto podría explicar la oposición de Alemania a los servicios de código compartido por parte de Northwest Airlines como parte de su acuerdo con KLM.

39. La Comisión Europea no examina los casos de códigos compartidos en sí, sino su repercusión en la competencia, una cuestión de la competencia de la UE según el Tratado de Roma.¹⁷ El objetivo de las disposiciones pertinentes sobre la competencia que contiene el Tratado (artículos 85 y 86) es evitar el abuso de una posición dominante. Lo mismo es válido para las situaciones en que el código compartido entre transportistas de la UE se convierte en acuerdos de explotación mancomunada que existían con anterioridad a la liberalización. Las autoridades de la UE también vigilan estrechamente la exposición de los servicios de códigos compartidos en los sistemas de reserva por computadora.

III. ALIANZAS MUNDIALES

A. ASPECTOS ECONÓMICOS

40. La aparición de las "alianzas mundiales" es una de las evoluciones comerciales más importantes de los últimos 5 ó 10 años. Las principales características de las cinco actuales alianzas mundiales se resumen en el cuadro A5, la información sobre las principales líneas aéreas "no aliadas" se encuentra en el cuadro A6 (anexo). Las cifras sobre el tránsito de los transportistas aliados, los principales transportistas no aliados y los transportistas restantes se comparan en el cuadro 3 *infra*.

CUADRO 3
Tránsito por tipo de transportista

Tipo de transportista	Porcentaje de pasajeros transportados	Porcentaje de ganancias por pasajero y por kilómetro
Alianza (socios principales y asociados) [Alianza (socios principales)]	59,1% [49,1%]	73% [57,1%]
Principales no aliados	14,6%	13,1%
Otros transportistas	26,3%	13,9%
Total	100%	100%

Fuente: *Airline Business*, julio de 2000.

41. Como se ve *supra*, los principales miembros de las cinco alianzas realizan aproximadamente el 50 por ciento del tránsito. Esta participación aumenta al 60 y supera el 70 por ciento cuando se agregan los transportistas asociados. Pero de esto no se puede deducir que la mayoría del tránsito mundial se realice en un marco liberal. En primer lugar los miembros de la alianza suelen operar sobre la base de acuerdos bilaterales restrictivos en los que la designación, capacidad, tarifas, frecuencias y rutas están limitadas.¹⁸ En segundo lugar, como siguen existiendo limitaciones en las rutas y en la propiedad los miembros de las alianzas se conectan con los centros de cada uno, creando redes mundiales. Esto dista de ser óptimo desde un punto de vista económico.

¹⁷ Pese a ello, en 1995 la Comisión Europea inició un estudio de cuatro aspectos de la práctica de códigos compartidos, vale decir cuestiones sobre la competencia, la pantalla del servicio de reserva informatizado, aspectos relativos al consumidor y su efecto sobre los aeropuertos regionales.

¹⁸ Los miembros suelen beneficiarse con las restricciones bilaterales y sus repercusiones en la competencia. Por ejemplo, las condiciones restrictivas del acuerdo Bermuda II entre el Reino Unido y los Estados Unidos son un elemento fundamental de la rentabilidad de las rutas transatlánticas para British Airways y, en menor medida, para American y United. Al mismo tiempo estas condiciones restrictivas han impedido a British Airlines y a American obtener la exención a la aplicación de la legislación antimonopólica en los Estados Unidos y, por consiguiente, una alianza más estrecha.

B. ASPECTOS NORMATIVOS

42. Las cuestiones normativas que implica una alianza son, en gran medida, similares a las que plantean los códigos compartidos. Se suele acusar a las alianzas de las líneas aéreas de producir efectos anticompetitivos. Pero en un estudio reciente de la Universidad de Illinois se determinó que los socios en una alianza aplican tarifas dentro de la línea que son inferiores en un 25 por ciento a las que aplican los transportistas no aliados.¹⁹ El principal motivo de esta reducción en las tarifas es la internacionalización de los factores externos negativos derivados de la elección no coordinada de "subtarifas" entre líneas cuando no existe una alianza. En el mismo estudio también se buscan pruebas de los efectos anticompetitivos de las alianzas para los mercados de entrada y salida. Se sugiere que una alianza entre dos transportistas previamente competitivos aumentaría las tarifas en un 5 por ciento, un margen que es estadísticamente insignificante.

43. Desde el punto de vista de la reglamentación parecería haber una paradoja. Las autoridades encargadas de la competencia que se ocupan de las alianzas se han concentrado generalmente en dos miembros de la alianza por vez (por ejemplo, BA y AA o SAS y Lufthansa) y no en la alianza en su totalidad (por ejemplo, la alianza Star incluye más de cinco líneas aéreas). Las alianzas mundiales tampoco se mencionan en los acuerdos bilaterales. Esto se debería principalmente a la inestabilidad de la composición de las alianzas: por ejemplo, Austrian se pasó de Qualiflyer a Star y Alitalia se pasó de Wings a Skyteam.

IV. OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN

44. Agrupaciones *ad hoc* es un término técnico, no una categoría de reglamentación, y se refiere a más de dos líneas aéreas que se juntan para un objetivo determinado. Este objetivo puede ser la cooperación en la distribución mediante el servicio de reserva informatizado, la participación en agentes de viajes dentro de la línea y portales de venta en línea, como así también la cooperación en el mantenimiento, reparación y revisión general.²⁰ Otro ejemplo es la oferta de ocho líneas aéreas británicas para licitar el 46 por ciento de la empresa de control del tránsito aéreo en el Reino Unido, National Air Traffic Services (NATS).²¹ La cooperación también se extiende al negocio del transporte no aéreo.

45. El sector de las líneas aéreas, al igual que muchas otras industrias, está incorporando las ventas por Internet y las plataformas de compra. Algunas plataformas van más allá de las líneas aéreas, pero están limitadas a las ventas dentro de la industria.²² Además de ello, al menos dos plataformas específicas de empresa a empresa (B2B) están dedicadas a toda la gama de la contratación. Esto incluye el servicio de comidas, servicios en tierra a las aeronaves, abastecimiento y reabastecimiento de combustible. Estas plataformas son exclusivas para las líneas aéreas; una tiene relación con una alianza, pero no comprende a todos sus integrantes, y la otra es independiente (cuadro 4). Las principales características de estas dos plataformas se describen en el cuadro *infra*:

¹⁹ Jan K. Brueckner y W. Tom Whalen, "The Price Effects of International Airline Alliances", *The Journal of Law & Economics*, octubre de 2000.

²⁰ Véase el documento S/C/W/163, cuadros 3 y 7 y párrafos 14, 24 y 82.

²¹ Véase el documento S/C/W/163/Add.2, párrafos 87 y 88.

²² Véase el documento S/C/W/163, párrafo 24, página 9.

CUADRO 4
Principales plataformas de compra de empresa a empresa (B2B)

Agrupación	Aeroexchange.com	Cordiem.com (fusión de AirNewco y My Aircraft)
Miembros fundadores	Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, America West, Cathay Pacific, Fedex, Japan Airlines, Lufthansa, NorthWest Airlines, SAS, Singapore Airlines, Air New Zealand, Austrian y KLM	British Airways, Air France, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines y United Airlines
Miembros adicionales	18 líneas aéreas afiliadas no identificadas	Iberia, Swissair, UPS
Anuncio	Julio de 2000	Abril de 2000
Inicio de las operaciones	Octubre de 2000	Febrero de 2001
Poder adquisitivo	15.000 millones de US\$ por año	32.000 millones de US\$ por año

Fuente: OACI, *The World of Civil Aviation, 2000-2003*.

46. Las autoridades encargadas de la competencia deben examinar estas plataformas B2B sin ninguna especificidad de transporte aéreo. La primera autorización que otorgó la Comunidad Europea fue a un consorcio aeronáutico, myaircraft.com. Hay numerosos casos de B2B pendientes ante la Comisión Europea y en los Estados Unidos, ante el Departamento de Justicia.

ANEXO

Cuadro A1
Inversiones transnacionales, empresas conjuntas (joint ventures),
filiales de propiedad absoluta y privatizaciones en el sector del
transporte aéreo comercial entre 1993 y 1999

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	Líneas aéreas con participación en el capital		Líneas aéreas privatizadas	Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas
1993				
US Air (Estados Unidos)	British Airways (Reino Unido) 25%	Euroglobal Aviation (Reino Unido) y Gobierno de Tayikistán en Tajikistan Airlines		
Aeroperú (Perú)	Aeroméxico (México) 49%	Myanmar Airways y Highsonic Enterprise Pte. Ltd. (Singapur) en Myanmar Airways International		
Jet Airways (India)	Gulf Air (empresa multinacional árabe) Kuwait Airways (Kuwait)	EBA (Italia) fundada por Eurobelgian Airlines (Bélgica)		
Royal Air Cambodge (Camboya)	Singapore Airlines (Singapur 40%)			
Hajvairi Airlines (Pakistán)	Aeroflot (Federación de Rusia)			
Tatra Air (Eslovaquia)	Alpha Lines (Suiza)			
1994				
Business Air (Reino Unido)	Lufthansa (Alemania) 38%	Alianza de los gobiernos y líneas aéreas de Sudáfrica, Uganda y Tanzania - African Joint Air Services	Air New Zealand (Nueva Zelandia)	Japan Airlines (Japón) 5%
Lauda Air (Austria)	Lufthansa (Alemania) agrega un 13,3% al anterior 26,4%	Cinco gobiernos del Caribe y British Airways (Reino Unido) en Carib Express	Lanchile	SAS 42%
Star line (Países Bajos)	El Al (Israel) 48%	Companhia de Servicos De Avaiação de Macau (China), Gobierno de Macau, TAP Air Portugal (Portugal) en Air Macau	CSA (República Checa)	Air France (Francia) 19,1%
Air Afrique (empresa multinacional: africana)	DHL (Estados Unidos)	Myanmar Airways (Myanmar) y Mandalay Holdings (Singapur) en Air Mandalay		

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	Líneas aéreas con participación en el capital		Líneas aéreas privatizadas	Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas
SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia)	British Midland (Reino Unido) agrega un 5,1% al anterior 34,9%	Gobierno de Maldivas y servicios de helicóptero de Malasia (Malasia) en Air Maldives		
Air Mauritius (Mauricio)	British Airways (Reino Unido) agrega un 0,5% al anterior 12,7%	Gobierno letón y SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia) en Air Baltic		
Air Mauritius (Mauricio)	Air India (India) agrega un 3,5% al anterior 8,5%	Regional Airlines (Francia) y Gestair (España) en Regional Líneas Aéreas		
Northwest Airlines (Estados Unidos)	KLM (Países Bajos) agrega un 5% al anterior 20%			
Aerolíneas Argentinas (Argentina)	Iberia (España) agrega un 40% al anterior 45%			
1995				
Laos Aviation (Laos)	Yunnan Airlines (China) 60%	Lufthansa Cargo (Alemania) 40% e Hinduja Group (India) 60% en Lufthansa Cargo India	Sabena (Bélgica)	Air France (Francia) 25%
Ansett Australia Airlines	Air New Zealand (Nueva Zelanda) 25%	Uganda Airlines (Uganda) y Al-Redwan Holding Co. (Arabia Saudita)		
LIAT (empresa multinacional caribeña)	BWIA (Trinidad y Tabago) 29%	South African Express (Sudáfrica) e intereses del sector privado de Zambia en ZAMEX (Zambia)		
Ecuatoriana (Ecuador)	VASP (Brasil) 50,1%	Air Malawi (Malawi) y Malaysia Airlines		
LAB (Bolivia)	VASP (Brasil) 49%			
Pluna (Uruguay)	VARIG (Brasil) 12,75%			
Sabena (Bélgica)	Swissair (Suiza) 49,5%			
Austrian Airlines (Austria)	Swissair (Suiza) agrega un 15% al anterior 10%			
Jet Airways (Reino Unido)	KLM (Países Bajos) 49%			
Air UK (Reino Unido)	KLM (Países Bajos) agrega un 30,1% al anterior 14,9%			

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	Líneas aéreas con participación en el capital		Líneas aéreas privatizadas	Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas
Europe Aero Service (Francia)	Andalusair (España)			
Air Pacific (Fiji)	Qantas (Australia) agrega un 7,5% al anterior 10%			
European Airways (Reino Unido)	Uzbekistan Airways (Uzbekistán) 45%			
Albania Airways	Grupo MA Kharafi (Kuwait)			
1996				
Air Baltic (Letonia)	SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia) agrega un 13% al anterior 16%		Continental Airlines (Estados Unidos)	Air Canada (Canadá) 9,6%
TAT (Francia)	British Airways agrega un 50,1% al anterior 49,9 %		Aerolíneas Argentinas (Argentina)	Iberia (España) 25%
Air Liberté (Francia)	British Airways 67%			
Tampa (Colombia)	Martinair (Países Bajos)			
Ukraine International Airlines (Ucrania)	Swissair y Austrian Airlines 13,87% mediante activos en común			
Eurobelgian Airlines (Bélgica)	Virgin Atlantic (90%)			
Ansett Australia (Australia)	Air New Zealand 25%			
Air Philippines (Filipinas)	Japan Air System (10%)			
Community Express Airline (Reino Unido)	Mesa Air Group (Estados Unidos) 44%			
Lina Congo (Congo)	New England International (Estados Unidos y Suiza) 67%			
LAPSA (Paraguay)	TAM (Brasil)			
1997				
Deutsche BA (Alemania)	British Airways agrega un 16% al anterior 49%		US Air (Estados Unidos)	British Airways 25%

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	Líneas aéreas con participación en el capital		Líneas aéreas privatizadas	Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas
Braathens SAFE (Noruega)	KLM (Países Bajos) 30%		Lauda Air (Austria)	Lufthansa (Alemania) 19,7%
Tampa (Colombia)	Martinair (Países Bajos) agrega un 39% al anterior 40%		Ladeco (Chile)	Iberia (España) 38%
Cargolux (Luxemburgo)	Swissair Cargo 25%		Aerolíneas Argentinas	Iberia 10%
Europe Continental Airways (Francia)	Crossair (Suiza) 35%		Malev (Hungría)	Alitalia (Italia) 35%
Air Littoral (Francia)	Lufthansa 13,2%		Northwest (Estados Unidos)	KLM 19%
Aeroperú (Perú)	Continental Airlines (Estados Unidos) 30%		Jet Airways (India)	Gulf Air (empresa multinacional árabe) y Kuwait Airways 40%
La Costeña (Nicaragua)	TACA (El Salvador) 50%		Air New Zealand (Nueva Zelandia)	Qantas (Australia) 19,4%
Rwanda Airlines (Rwanda)	Alliance Air (Sudáfrica, Tanzania, Uganda) 49%			
1998				
Air Lanka (Sri Lanka)	Emirates (EAU) 40%			
Air Pacific (Fiji)	Qantas agrega un 28,5% al anterior 17,5%			
Astro Air International (Filipinas)	U Land Airlines (Taipei Chino) 40%			
Air Philippines (Filipinas)	U Land Airlines 30%			
China Airlines (Taipei Chino)	Singapore Airlines 10%			
Air One (Italia)	Swissair 40%			
Volare (Italia)	Swissair 34%			
Air Europe (Italia)	Swissair 45%			
Air Littoral (Francia)	Swissair 44%			

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	Líneas aéreas con participación en el capital		Líneas aéreas privatizadas	Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas
LTU (chárter - Alemania)	Swissair 49%			
Air Botnia (Finlandia)	SAS (Dinamarca, Noruega y Suecia) 100%			
Iberia (España)	British Airways (Reino Unido) y American Airlines (Estados Unidos) 10% de activos en común			
TEA (chárter - Suiza)	EasyJet (Reino Unido) 44%			
Malmö Aviation (Suecia)	Braathens ASA (Noruega) 25%			
ACES (Colombia)	American Airlines (Estados Unidos) 40%			
Aerolíneas Argentinas (Argentina)	American Airlines (Estados Unidos) 8,5%			
Aeroperú (Perú)	Delta Airlines (Estados Unidos) 35%			
COPA (Panamá)	Continental Airlines (Estados Unidos) 49%			
Islena Airlines (Honduras)	TACA (El Salvador) 20%			
Air Aruba (Aruba)	ASERCA (Venezuela)			
1999				
Virgin Atlantic (Reino Unido)	Singapore Airlines 49%			
Air Mekong (carga - Viet Nam)	Singapore Airlines 40%			
South African Airways (Sudáfrica)	Swissair 20%			
TAP Air Portugal (Portugal)	Swissair 34%			
Portugalia (Portugal)	Swissair 42%			

Inversiones		Nuevas empresas conjuntas o nuevas filiales de propiedad absoluta establecidas en el exterior	Privatizaciones	
Líneas aéreas total o parcialmente propiedad de un transportista extranjero	Líneas aéreas con participación en el capital		Líneas aéreas privatizadas	Privatización o porcentajes privatizados de líneas aéreas
AOM (Francia)	Swissair			
Sabena (Bélgica)	Swissair agrega un 13% al anterior 49,5%			
LOT Polish Airlines	Swissair 37,6%			
Air Dolomiti (Italia)	Lufthansa 26%			
Air Baltic (Letonia)	SAS (Dinamarca Noruega y Suecia) agrega un 5% al anterior 29%			

Fuente: OACI, *"The World of Civil Aviation"* [serie], 1993.

CUADRO A2
Limitaciones a la propiedad de extranjeros (al 1° de octubre de 2000)

País	Límite	Notas
Argentina	49%	En el caso de Aerolíneas Argentinas se permitió el 85% de participación a Interinvest (España, Estados Unidos, etc.).
Australia	49%	No hay restricciones a la propiedad de extranjeros para los operadores totalmente nacionales. Para los operadores internacionales australianos la participación de extranjeros está limitada al 49% "salvo que sea contrario al interés nacional". Qantas está regulado por las disposiciones de la Ley de venta de Qantas, de 1992. El total de la propiedad en manos de extranjeros está limitado al 49%, con un máximo del 35% permitido a las líneas aéreas extranjeras y del 25% para una sola línea aérea extranjera.
Brasil	49,50%	Desde 1997 (anteriormente el 20%).
Canadá	25% (con derecho de voto)	Las autoridades reguladoras competentes pueden conceder excepciones.
Chile		No hay restricciones, pero la línea aérea debe tener la sede principal de sus negocios en Chile.
China	35% (25% con derecho de voto)	Desde mayo de 1994, con la intención de cambiarlo al 49%.
Corea	Menos del 50%	El 12 de febrero de 1998 se subió del 20% al 49,99%, siempre que el control efectivo quede en manos de nacionales.
Estados Unidos	49% (25% con derecho de voto)	Los dos tercios de los integrantes de la junta de dirección deben ser nacionales y el control efectivo debe estar en manos de nacionales. Podría estar sometido a un examen de control.
Federación de Rusia		En 1997 el Gobierno ruso impuso normas que prohibían la propiedad mayoritaria extranjera en las empresas conjuntas (joint ventures) de líneas aéreas.
Filipinas	40%	Las líneas aéreas se consideran un servicio público. Todo el personal ejecutivo y gerentes deben ser nacionales.
Japón	33,33%	Los transportistas japoneses deben ser de propiedad y estar bajo el control y la dirección de una mayoría de dos tercios, como mínimo, de nacionales japoneses.
India	40%	El 40% en las líneas aéreas privadas nacionales; pero desde abril de 1997 no se admiten inversiones de líneas aéreas extranjeras o inversores de aeropuertos.
Indonesia		En un comienzo fue el 49%, derogado en el año 2000 por decreto presidencial.
Kenya	49%	
Malasia	45%	Se aplica a Malaysia Airlines, y en julio de 2000 se cambió del 30% al 45%.

País	Límite	Notas
México	25% (con derecho de voto)	Desde 1994 se permite superar el 25% de límite cuando las inversiones se realicen mediante empresas en las que la participación extranjera sea inferior al 50% de las acciones con derecho de voto.
Nueva Zelandia	49%	Desde 1996 se admite el 25% para una sola línea aérea extranjera y el 35% para el total de líneas extranjeras. Como mínimo el 50% de la propiedad y del control efectivo de la junta directiva debe estar en manos de nacionales australianos y neozelandeses (línea aérea del SAM).
Perú	70%	Desde 1997.
Polonia		Ley del Sector Aéreo, de 1962 (artículo 65a) exige la autorización del Ministerio de Transporte y Economía Marítima.
República Checa	49%	El 51%, como mínimo, de las acciones y de los votos son propiedad de nacionales y están bajo su control.
Singapur		No existen restricciones formales a la propiedad de las empresas de Singapur.
Suiza	40%	Desde que se unió al Espacio Aéreo Común Europeo (ECAA) se rige por las mismas normas que los Estados miembros de la UE.
Taipei Chino	33%	En las líneas aéreas nacionales se aplica un límite del 50% al transporte de carga desde 1997.
Turquía	49%	Las líneas aéreas turcas deben ser sociedades anónimas constituidas en Turquía y deben ser de propiedad mayoritaria y estar bajo el control y la dirección de nacionales turcos.
Tailandia	49%	El porcentaje de capital que debe detentar el Estado en Thai International fue reducido del 70% al 51%. El límite al porcentaje de participación extranjera en Angel Air se cambió del 15% al 30%.
UE-Estados miembros(15)	Menos del 50%	Los inversores procedentes de un país que no sea miembro de la UE se rigen por el Reglamento 2407/92 de la UE (transportistas de la Comunidad), pero no hay restricciones a las inversiones procedentes de miembros de la UE.

Fuente: OACI, IATA.

CUADRO A3
Normas nacionales sobre la propiedad y el control en un determinado número de países

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Australia	No hay restricciones a la propiedad de extranjeros para los operadores totalmente nacionales. Para los operadores internacionales australianos la participación de extranjeros está limitada al 49% de las acciones, "salvo que sea contrario al interés nacional". El total de la propiedad en manos de extranjeros está limitado al 49%, con un máximo del 35% para las líneas aéreas extranjeras y un máximo del 25% para una sola línea aérea extranjera. Qantas se rige por la Ley de venta de Qantas, de 1992, que tiene más disposiciones restrictivas, pero el Gobierno está pensando en hacer concordar las exigencias para el transportista con las de las demás líneas aéreas australianas.		
Brasil	El artículo 181 del Código Aeronáutico del Brasil estipula que sólo el 20% de las acciones con derecho de voto de las líneas aéreas brasileñas, operadores internacionales y nacionales, pueden estar en manos extranjeras, sean líneas aéreas u otras empresas. Hay un proyecto de aumentar el límite admitido de participación extranjera, e incluso de permitir que los extranjeros tengan el control de una línea aérea brasileña. El Ministerio de Aviación Civil concede licencias a los proveedores de servicios aéreos públicos. Cada dos años las líneas aéreas brasileñas deben remitir al Ministerio de Aviación Civil información sobre todos los accionistas y toda transferencia de acciones realizada en el semestre anterior. Se requiere la aprobación previa de toda transferencia de acciones cuando: 1) se altere la mayoría de los accionistas o el control de la empresa; 2) se proponga la venta a extranjeros de acciones con derecho de voto; y 3) cuando se trate de la venta de más del 10% de las acciones.	En situaciones de emergencias el Gobierno tiene derecho a requisar las aeronaves registradas en el Brasil.	Los recursos minerales y la energía hidroeléctrica sólo pueden ser explotados por nacionales o por empresas constituidas en el país y que tengan allí la sede principal de sus negocios.
Canadá	El porcentaje máximo de propiedad extranjera admitido en una línea aérea canadiense es actualmente del 25%; el Gobierno está considerando aumentarlo al 49%. En Air Canada el máximo para un sólo inversor es del 15% (hasta hace poco era del 10%); esta restricción no se aplica a los demás transportistas. El control de un transportista canadiense debe pertenecer a "intereses nacionales".	No existen disposiciones jurídicas que permitan requisar aeronaves en situaciones de emergencia.	Hay algunas normas generales sobre la inversión extranjera. El Gobierno tiene la política de limitar las posibilidades de adquisición de los extranjeros en el sector de las telecomunicaciones en los ferrocarriles.

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Chile	<p>El Decreto Ley 2564, de 1979 (también conocido como "Ley de cielos abiertos") suprimió todas las restricciones a la propiedad de una línea aérea registrada en Chile.</p> <p>En 1989, momento en que se privatizó Lan Chile, hubo discusiones sobre si algunos derechos de tráfico se perderían, ya que SAS tenía un 35% de participación en la empresa. Pero la ley no se reformó.</p> <p>El elemento esencial es que Chile sea la sede principal de los negocios de la línea aérea ("sede efectiva"). La Dirección General de Aeronáutica Civil considera como línea aérea chilena a todo transportista con sede en el país.</p>		
China	<p>Actualmente las participaciones de la China no continental (incluido Hong Kong SAR, Macau SAR e intereses de Taipei Chino) en los transportistas chinos están limitadas al 35% de las acciones y al 25% de los derechos de voto. El presidente o director debe ser de la China continental. El Gobierno está considerando elevar al 49% el máximo de participación en las acciones.</p>		
Colombia	<p>El Código de Comercio de Colombia requiere que toda empresa del país tenga el 60% de sus acciones en manos colombianas y un máximo del 40% en manos extranjeras. Pero el Consejo de Estado (una autoridad administrativa) decidió que el Código no es válido ya que la legislación vigente permite la libre entrada de inversiones extranjeras en todas las industrias y todos los sectores comerciales.</p> <p>La opinión de Aerocivil (el organismo colombiano competente en materia de aviación civil) es que los acuerdos bilaterales firmados por Colombia tienen primacía sobre las leyes nacionales por ser tratados internacionales. En la práctica el requisito de que el 51% de una línea aérea local esté en manos colombianas sigue vigente. En la actualidad las principales líneas aéreas cumplen con esta condición (Avianca/Sam y Aces).</p>		

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Comunidad Europea y Espacio Económico Europeo	<p>El artículo 4 del Reglamento 24071/92 del Consejo afirma lo siguiente respecto de los transportista aéreos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los Estados miembros sólo concederán licencias de explotación a empresas: a) que tengan su principal centro de actividad y, en su caso, su domicilio social en dicho Estado miembro; y b) cuya principal actividad sea el transporte aéreo ... 2. Sin perjuicio de los acuerdos y convenios en los que la Comunidad sea parte contratante, la empresa deberá ser propiedad de Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros, y continuar siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria del capital. En todo momento deberá estar efectivamente controlada por dichos Estados o sus nacionales ... 3. Toda empresa que participe directa o indirectamente con una participación de control en una compañía aérea deberá cumplir los requisitos del apartado 2. 		
Corea, República de	La participación extranjera en las líneas aéreas locales está limitada a menos del 50%, al igual que la representación en la junta directiva.		
Estados Unidos	Según la legislación vigente, sólo los "transportistas aéreos" pueden ofrecer transporte aéreo comercial en los Estados Unidos. Un transportista aéreo debe ser propiedad de "un nacional de los Estados Unidos". El criterio incluye: 1) toda persona que sea nacional de los Estados Unidos; 2) toda sociedad en que cada uno de los socios sea nacional de los Estados Unidos; 3) toda empresa o asociación constituida de conformidad con la legislación federal, estatal, del Distrito de Columbia o de un territorio o posesión de los Estados Unidos. Los dos tercios, como mínimo de la junta directiva y de los gerentes deben ser nacionales de los Estados Unidos y el 75%, como mínimo, de las acciones con derecho de voto deben ser propiedad o estar bajo el control de personas que sean nacionales de los Estados Unidos.	En la flota aérea de reserva civil de los Estados Unidos los transportistas estadounidenses se comprometen voluntariamente a suministrar en caso de emergencia una determinada cantidad de aeronaves y de tripulación al Departamento de Defensa.	No existen prescripciones formales de que determinadas industrias deban ser de propiedad y estar bajo el control de nacionales, aunque algunas disposiciones sobre seguridad nacional impiden que intereses extranjeros tengan acceso a información delicada.

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Estados Unidos (Cont.)	<p>El máximo de acciones con derecho de voto que se permite en manos extranjeras es el 24,9%. Con respecto a los transportistas estadounidenses es indistinto que el propietario extranjero sea una aerolínea o no. El Departamento de Transportes puede realizar una "investigación de idoneidad" para determinar si un transportista estadounidense sigue siendo nacional.</p> <p>Además del tope del 24,9% en la participación con derecho de voto los Estados Unidos aplican el requisito de que quien no sea nacional no puede controlar una aerolínea estadounidense. Aunque un no nacional estructure su participación para que se mantenga por debajo del 25% de las acciones con derecho de voto el Departamento de Transportes puede determinar que existe un control <i>de facto</i> inadmisibles. Esto ocurrió al principio de la relación entre KLM y Northwest Airlines, cuando el Departamento determinó que la participación mayoritaria de KLM en la empresa de control, su representante en la junta directiva y la junta de asesoramiento financiero eran problemáticos, obligando a las partes a reestructurar la sociedad. Las decisiones posteriores del Departamento de Transportes aplican un examen de control menos rígido que permite a los que no sean nacionales una participación total en el capital de un máximo del 49%. Se mantiene el límite al porcentaje de acciones con derecho de voto.</p>		
Filipinas	<p>Se considera a las líneas aéreas como servicios públicos. El artículo 11 de la Constitución de 1987 estipula lo siguiente: "No se otorgará franquicia, certificado ni ninguna otra forma de autorización para la operación de un servicio público a personas que no sean nacionales filipinos ni a empresas o asociaciones que no estén constituidas de conformidad con las leyes del país y cuyo capital esté en un 60%, como mínimo, en manos de esos ciudadanos." "Dichas franquicias, certificados o autorizaciones no tendrán carácter de exclusivos ni se otorgarán por un período superior a 50 años."</p>		

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Filipinas (Cont.)	"Tales franquicias o derechos sólo se otorgarán con la condición de que el Congreso pueda modificarlos, alterarlos o derogarlos cuando el interés público así lo requiera." "El Estado fomentará la participación del público en el capital de los servicios públicos. La participación de inversores extranjeros en el órgano rector de toda empresa de servicios públicos será proporcional a su participación en el capital, y todo el personal ejecutivo y gerentes de esas empresas o asociaciones serán ciudadanos filipinos."		
Hong Kong, China	Las líneas aéreas registradas en Hong Kong deben estar constituidas en el territorio y tener allí la sede principal de sus negocios.		
India	La mayor parte de la propiedad y el control efectivo de los transportistas indios deben estar en manos de nacionales indios, pero las normas se modificaron recientemente. Con respecto a Air India, un socio estratégico podrá adquirir una participación del 40% como máximo, incluido el 26% de capital extranjero, con participación en una línea aérea permitida. Para Indian Airlines, hasta un máximo del 26% se puede vender a un "socio estratégico". No se permitirá a una línea aérea extranjera detentar capital o haberes extranjeros en el socio estratégico, y está limitado al 40% de su capital. Se están cambiando las normas para los transportistas nacionales de propiedad privada, para admitir una participación extranjera del 40% en el capital o el 100% de participación de indios no residentes, pero no se permite la participación de líneas aéreas extranjeras, sea directa o indirectamente.	El Gobierno se reserva el derecho de utilizar todo el material o las instalaciones de la aviación civil (aeronaves, aeropuertos, etc.) en caso de emergencia.	En los últimos años se han liberalizado las normas relativas a la inversión extranjera en otras industrias, incluyendo en algunos casos la aprobación automática. Esta aprobación automática no se aplica en algunos sectores, como por ejemplo la banca, la energía atómica, el petróleo y el carbón y lignito. No se permiten las inversiones extranjeras en el sector inmobiliario, agropecuario, medios impresos, radiodifusión, servicios de correo e industrias de la defensa y estratégica.
Israel	La propiedad extranjera de cualquier línea aérea israelí está limitada al 34%, como máximo. El presidente y los dos tercios de los directores deben ser nacionales, y la sede principal de los negocios debe estar en el país. No se hace distinción entre las líneas aéreas extranjeras y las empresas extranjeras distintas de las líneas aéreas. De privatizarse El Al algunas decisiones requerirán el consentimiento de los titulares de las acciones con derecho de veto (licitación de aeronaves, etc.). Además, los dos tercios de la junta directiva igual deberá ser de nacionalidad israelí, y la sede principal de los negocios deberá seguir siendo Israel.	En caso de emergencia nacional el Gobierno tiene derecho de requisar aeronaves de las líneas aéreas nacionales.	

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Japón	La Ley de aeronáutica del Japón estipula que no se podrá registrar como japonesa ninguna línea aérea que tenga un tercio de su capital en manos extranjeras ni que esté bajo el control de extranjeros.	No existen disposiciones específicas que permitan al Gobierno requisar aeronaves, pero tiene la facultad de solicitar asistencia.	
Kenya	Kenya limita al 49% la propiedad extranjera de las líneas aéreas registradas en el país. En la actualidad KLM posee el 26% de Kenya Airways y el Estado posee el 23%, mientras que el resto está en manos de nacionales.		
Malasia	El Gobierno, por intermedio del Ministerio de Finanzas, fija los criterios de propiedad. La propiedad extranjera está limitada al 30% para todas las líneas aéreas, con excepción de Malaysia Airlines, en la cual el límite es del 45%. Pero la participación total para una sola entidad extranjera está limitado al 20%, y el Gobierno conserva una "acción con derecho a veto" en Malaysia Airlines.	No existe ninguna disposición jurídica que faculte al Gobierno a requisar aeronaves en situaciones de emergencia. Pero el Gobierno puede aplicar cualquier programa que considere conveniente.	No existe legislación sobre el control de determinadas industrias nacionales, pero la política inmediata es que toda industria que se considere un "servicio esencial" permanecerá bajo control malasio.
Mauricio	Los estatutos del transportista nacional limitan la propiedad extranjera al 40% del capital accionario emitido, sin importar que el propietario sea o no una línea aérea extranjera. Con respecto al control no existe un requisito jurídico claro, pero las cláusulas normales de un acuerdo bilateral excluyen el control extranjero. La Comisión Económica para África, de las Naciones Unidas, insiste en que toda línea aérea para la cual facilita financiación deberá estar controlada por el gobierno nacional.		
Nueva Zelandia	No existen restricciones a la propiedad extranjera de los transportistas nacionales. La legislación nacional limita al 49% el capital extranjero en un transportista internacional de Nueva Zelandia; una sola línea aérea no puede poseer más del 25% y la participación total de las líneas aéreas no puede superar el 35%.		
Perú	La Ley N° 27.261 (Ley de Aeronáutica Civil) estipula que el porcentaje de capital en manos peruanas debe ser del 51%, como mínimo. Pero en la actualidad algunas líneas aéreas del Perú deberían ser modificadas para cumplir con este requisito.		

País o grupo regional	Legislación nacional sobre propiedad	Disposiciones de emergencia	Legislación similar en otros sectores
Singapur	No hay límites a la propiedad extranjera de las acciones de Singapore Airlines. Los estatutos de la empresa permiten a los directores fijar el límite máximo de la participación extranjera en las acciones, pero en la actualidad no hay límites. Ninguna línea aérea puede poseer más del 5% sin la aprobación de los directores. Existe un mecanismo para emitir "acciones de la ASA" al Ministerio de Finanzas cuando el nivel de la participación extranjera en las acciones ordinarias pueda poner en peligro un acuerdo de servicios aéreos.	En determinadas circunstancias el Gobierno tiene la facultad de requisar aeronaves civiles.	La única industria nacional en la que está establecido que la propiedad y el control deben estar en manos de nacionales son los medios.
Taipei Chino	La participación extranjera en las líneas aéreas está limitada al tercio de las acciones.		

Fuente: IATA.

CUADRO A4 a)

Acuerdos comerciales de las líneas aéreas concertados o reformados en 2000

Aer Lingus-American Airlines (C, N)	Alitalia-Japan Airlines (C, N)	British Airways-Deutsche BA (C)	Finnair-TAP Air Portugal (C, N)
Aeroflot-AeroSvit Airlines (C, N)	Alitalia-KLM (T)	British Airways-Finnair (C)	Garuda-Malaysian Airlines (C)
Aeroflot-Air France (M)	Alitalia-Korean Air (C)	British Airways-GB Airways (F)	Gulf Air-Philippine Airlines (C, N)
Aeroflot-Air India (M)	Alitalia-Meridiana (C, N)	British Airways-Iberia (C)	Gulfstream-Northwest Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Kazakhstan (C, N)	Alitalia-Northwest (C*, N)	British Airways-LanChile (C, N)	Gulfstream-Trans World Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Ukraine (C, N)	Alitalia-Palestinian Airlines (C, N)	British Airways-National Jets Italia (F, N)	Hawaiian Airlines-Northwest Airlines (C)
Aeroflot-Armenian Airlines (C)	Alitalia-Varig (C, N)	British Airways-Qantas (C)	Iberia-Air France (C, N)
Aeroflot-Georgian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Asiana (C, N)	British Airways-Zambian Air Services (F, N)	Iberia-LanChile (C, N)
Aeroflot-Moldavian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Austrian Airlines (C)	British Midland-United Airlines (C)	Icelandair-SAS (C)
Aerolineas Argentinas-Alitalia (C, N)	All Nippon Airways-Emirates (M)	BWIA West Indies Airways-LIAT (M)	Japan Air System-Japan Airlines (M)
Aerolineas Argentinas-American Airlines (C*)	All Nippon Airways-Japan Air System (M)	BWIA West Indies Airways-United Airlines (C, N)	Japan Air System-KLM (C)
Aerolineas Argentinas-TAM (C, N)	All Nippon Airways-Thai Airways International (C)	Canadian Airlines-Cathay Pacific (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Air France (C)	All Nippon Airways-Trans World Airlines (CG, N)	Canadian Airlines-Japan Airlines (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
AeroMexico-Delta Air Lines (C)	All Nippon Airways-Virgin Atlantic Airways (C, N)	Canadian Airlines-LanChile (T)	Japan Airlines-Northwest Airlines (CG, N)
Air Afrique-Air France (C)	Alpi Eagles-Olympic Airways (C, N)	Canadian Airlines-Qantas (T)	Japan Airlines-Singapore Airlines (CG)
Air ALM-City Bird (M, N)	America West-Trans World Airlines (C, N)	Cathay Pacific-Malaysian Airlines (C, N)	Japan Airlines-Vietnam Airlines (C)
Air ALM-KLM (T)	American Airlines-Canadian Airlines (T)	Cathay Pacific-Qantas New Zealand (C, N)	KLM-Lituanian Airlines (C, N)
Air ALM-Surinam Airways (T)	American Airlines-Cathay Pacific (C)	Cathay Pacific-Turkish Airlines (C, N)	KLM-Malaysian Airlines (C)
Air ALM-Winair (M)	American Airlines-China Eastern Airlines (C)	China Airlines-Vietnam Airlines (C)	KLM-Regional Airlines (T)
Air Canada-Air New Zealand (C)	American Airlines-EVA Airways (C)	China Eastern Airlines-Qantas (C, N)	Kuwait Airways-Philippine Airlines (C*)
Air Canada-Canadian Airlines (C, N)	American Airlines-Japan Airlines (C)	China Southern Airlines-Japan Air System (C, N)	Kuwait Airways-Trans World Airlines (C*)

Air Canada-Delta Air Lines (C)	American Airlines-Ozark Airlines (M)	China Southern Airlines-Vietnam Airlines (C, N)	LAM-TAP Air Portugal (C, N)
Air Canada-Singapore Airlines (C*)	American Airlines-Qantas (C)	Cirrus Airlines-Lufthansa (F, N)	LTU-Sabena (C, N)
Air Caraibes-LIAT-Winair (C, N)	American Airlines-Sabena-Swissair (C)	City Bird-Lignes Aériennes Congolaises (T)	Lufthansa-Deutsche Bahn (I, N)
Air China-Lufthansa (C, N)	American Airlines-Swissair (C)	City Bird-Sabena (T)	Lufthansa-Philippine Airlines (CG*, N)
Air China-Northwest Airlines (C)	American Airlines-TACA (C)	CommutAir-US Airways (T)	Lufthansa-SAS-Singapore Airlines (CG*)
Air Europa-Alitalia (C, N)	American Airlines-TAP Air Portugal (C, N)	Continental Airlines-CommutAir (F, N)	Lufthansa-Thai Airways International (C)
Air Europa-Trans World Airlines (C, N)	American Airlines-Thalys (I, N)	Continental Airlines-Emirates (C, N)	Lufthansa-Varig (CG)
Air France-Comair (C)	American Airlines-Turkish Airlines (C*, N)	Continental Airlines-Northwest Airlines (C)	Malaysian Airlines-Middle East Airlines (C, N)
Air France-Delta Air Lines (C)	American Airlines-US Airways (T)	CSA Czech Airlines-Delta Air Lines (C, N)	Malaysian Airlines-Northwest Airlines (C)
Air France-Japan Airlines (C)	American Eagle-Northwest Airlines (C)	Delta Air Lines-Trans States Airlines (T)	Malaysian Airlines-Philippine Airlines (C*)
Air France-Korean Air (M)	American Eagle-Trans World Airlines (C, N)	Delta Air Lines-ACES (C, N)	Malaysian Airlines-Swissair (C)
Air France-TACA (C, N)	Angel Air-China Northern Airlines (M, N)	Delta Air Lines-Aerolitoral (C, N)	Mesa Airlines-Midwest Express (C)
Air France-Thalys (I)	Aserca-Avensa (T)	Delta Air Lines-El Al (C, N)	Mesa Airlines-US Airways (F)
Air India-Emirates (C, N)	Asiana-Cargolux (CG, N)	Delta Air Lines-Malev (T)	Mexicana-United Airlines (C)
Air India-Malaysian Airlines (C)	Asiana-China Southern Airlines (C)	Delta Air Lines-Royal Air Maroc (C, N)	National Airlines-Virgin Atlantic Airways (M, N)
Air India-Virgin Atlantic Airways (C*, N)	Asiana-Turkish Airlines (C, N)	Delta Air Lines-Sabena-Swissair (T*)	Nationwide Air-Virgin Atlantic Airways (F, N)
Air Jamaica-Cubana (C, N)	Asiana-Uzbekistan Airways (C, N)	Delta Air Lines-South African Airways (C)	Nigeria Airways-South African Airways (C, N)
Air Jamaica-Delta Air Lines (C)	Atlantic Coast Airlines-United Airlines (F)	Delta Air Lines-Tunisair (C, N)	Qantas-Qantas New Zealand (F, N)
Air Kazakhstan-Transaero (C, N)	Atlantic Coast Jet-Delta Air Lines (F, N)	Deutsche BA-Iberia (C*)	Qantas-South African Airways (C)
Air Littoral-Finnair (C, N)	Austrian Airlines-Delta Air Lines (T*)	Ecuatoriana-LanChile (C, N)	Roraima Airways-Rutaca Airlines (C, N)
Air Malta-Trans World Airlines (C, N)	Austrian Airlines-El Al (C, N)	Egyptair-Middle East Airlines-Royal Air Maroc-	Royal Air Maroc-Tunisair (C, N)

Air Moldova International-Transaero (C, N)	Austrian Airlines-United Airlines (C, N)	Royal Jordanian-Saudi Arabian Airlines (M, N)	Sabena-Ukraine International Airlines (C)
Air Namibia-Deutsche BA (C, N)	Aviaekspreskruiz-Chelyabinsk Airlines-	Egyptair-Philippine Airlines (C*)	SATA International-TAP Air Portugal (C)
Air Namibia-Uganda Airlines (T)	Demododovo Airlines-Kras Air (M, N)	El Al-Swissair (C, N)	SNCF-United Airlines (I)
Air New Zealand-Canadian Airlines (C, N, T)	Avianca-Mexicana (C, N)	El Al-Thai Airways International (C*, N)	Swissair-Thai Airways International (C, N)
Air One-Lufthansa (C, N)	Azerbaijan Airlines-Transaero (C, N)	Emirates-MNG Cargo Airlines (CG, N)	Syrian Arab Airlines-Tarom Romanian (C, N)
Air Tahiti Nui-American Airlines (M, N)	Balkan Bulgarian-Uzbekistan Airlines (C)	Emirates-Philippine Airlines (C*, N)	TACA-TACA Peru (C)
Air Tahiti Nui-Qantas (C, N)	Bangkok Airways-Thai Airways International (C, N)	EVA Airways-Qantas (C, N)	TAM-Transbrasil (T)
Air Zimbabwe-Comair BA (C, N)	British Airways-Canadian Airlines (T)	Finnair-Iberia (C)	Trans States Airlines-Trans World Airlines (T)
Alaska Airlines-Qantas (C)	British Airways-Cathay Pacific (C)	Finnair-Qantas (C)	

C Denota un acuerdo de códigos compartidos o de funcionamiento

CG Denota un acuerdo sobre carga

F Denota un acuerdo sobre franquicias

I Denota un acuerdo intermodal

M Denota un acuerdo sin códigos compartidos

N Denota una nueva asociación formada en 2000

T Denota que el acuerdo fue concluido en 2000

* Denota que el acuerdo se firmó en años anteriores, pero se puso en aplicación en 2000

Los acuerdos que aparecen en negritas son parte de una alianza mundial o de una alianza aprobada por la Comisión Australiana de la Competencia y el Consumidor, la Comisión Europea y/o el Departamento de Transportes de los Estados Unidos.

CUADRO A4 b)

Tabulación resumida de los acuerdos comerciales de las líneas aéreas concertados y reformados en 2000

	Concertados en 1999 pero aplicados en 2000	Recién concertados en 2000	Reformados en 2000	Terminados en 2000
Acuerdos de códigos compartidos	12	75	55	no disponible
Acuerdos sobre carga	2	4	2	n/d
Acuerdos sobre franquicias	0	7	3	n/d
Acuerdos intermodales	0	2	2	n/d
Otros acuerdos sin códigos compartidos	0	6	9	n/d
Total	14	94	71	22

CUADRO A5
Características principales de las cinco alianzas mundiales

Todas las alianzas	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Fecha de constitución	Mayo de 1997	Febrero de 1999	Junio de 2000	Marzo de 1998	No hay fecha de constitución. La aprobación reglamentaria de la cooperación entre KLM y NorthWest es de enero de 1993
Miembros fundadores	Air Canada United Airlines Lufthansa Thai Airways SAS	American Airlines British Airways Cathay Pacific Quantas	Air France Aeroméxico Delta Airlines Korean Air	Swissair Austrian (salió en octubre de 1999 para unirse a Star) AOM Crossair Sabena Turkish Airlines	KLM North West
Miembros adicionales	Air New Zealand (marzo de 1999) All Nippon Airways (octubre de 1999) Ansett Australia (marzo de 1999) Austrian Airlines (marzo de 2000) British Midland (julio de 2000) Lauda Air (marzo de 2000) Mexicana (julio de 2000) Singapore Airlines (abril de 2000) Tyrolean (marzo de 2000) Varig (octubre de 1997)	Finnair (septiembre de 1999) Iberia (septiembre de 1999) Aer Lingus (junio de 2000) LanChile (junio de 2000)	CSA (marzo de 2001), y más adelante Aeroflot (2003)	Air Europe (abril de 1999) Air Littoral (mayo de 2000) LOT (enero de 2000) Portugalia (enero de 2000) Volare (enero de 2000) Air Liberté (septiembre de 2000)	Alitalia (se retiró)
Número de aeronaves	2.711	1.975	1.283	496	824
Aeronaves ordenadas	391	360	330	135	108

Todas las alianzas	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Número de empleados	296.122	251.965	137.030	58.298	82.735
Principales centros	<u>Europa</u> : Copenhague, Francfort, Londres-Heathrow, París-CDG, Estocolmo, Viena <u>América</u> : Buenos Aires, Chicago, Los Angeles, Montreal, Río de Janeiro, San Pablo <u>Asia</u> : Bangkok, Hong Kong, Singapur, Tokio <u>Oceanía</u> : Auckland, Sydney	<u>Europa</u> : Dublín, Londres-Heathrow, Londres-Gatwick, Helsinki, Madrid, Manchester <u>América</u> : Chicago, Dallas, Nueva York-JFK, Santiago de Chile <u>Asia</u> : Hong Kong <u>Oceanía</u> : Sydney	<u>Europa</u> : París-CDG, París-Orly <u>América</u> : Atlanta, Cincinnati, Salt Lake City, México City <u>Asia</u> : Seúl	<u>Europa</u> : Bruselas, Basilea Estambul, Lisboa, Milán Malpensa, Niza, París-Orly, Varsovia, Zurich	<u>Europa</u> : Amsterdam <u>América</u> : Detroit, Minneapolis
Tipos de cooperación involucrada:					
Códigos compartidos	Extensa red de acuerdos bilaterales sobre códigos compartidos que unen a los miembros entre sí	Códigos compartidos (excepto entre American Airlines y British Airways para el mercado transatlántico por falta de la excepción a la legislación antimonopólica que concede el Departamento de Transportes de los Estados Unidos y de la excepción individual de la Comisión Europea)			
Tarifas comunes	Tarifas "alrededor del mundo" para los viajeros mundiales	Tarifas "explorador de un mundo"			

Todas las alianzas	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Salas	Acceso a 500 salas comunes	Acceso recíproco a salas de aeropuertos	Acceso recíproco a salas de aeropuertos		
Programas para viajeros frecuentes	Programas recíprocos para viajeros frecuentes	Unión de programas recíprocos para viajeros frecuentes	Programas recíprocos para viajeros frecuentes		Sí
Despacho de pasajeros	Mediante el despacho de pasajeros	Fácil transferencia de pasajeros entre los transportistas aéreos	Fácil transferencia de pasajeros entre transportistas, procedimientos uniformes		
Relaciones de capital	Diversas relaciones de capital	Diversas relaciones de capital		Diversas relaciones de capital	Disuelto
Operaciones aeroportuarias	Agilización de las operaciones aeroportuarias			Servicios de escala, servicios de equipaje	
Cooperación en la carga	Sí		Sí	Sí	
Adquisiciones conjuntas	Sí				Sí
Comercialización	Propaganda y fomento				Sí
Otras				Centros de llamadas, tecnología de la información, ventas, capacitación y mantenimiento en común	
Destinos donde se prestan servicios	760 ²³	559	230	329	400

²³ Todavía no incluía a Austrian, Canadian, Mexicana y Singapore.

Todas las alianzas	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Países a los que se prestan servicios	112 ²⁴	134	85	68	75
Ingresos por pasajero y por km en 1999 (en miles de millones)	593,9 + 254,7 para los transportistas asociados (AC) ²⁵	456,5 + 12 AC ²⁶	264,6 + 53,1 AC ²⁷	100,7 + 16,0 AC ²⁸	177,4 + 107,7 AC ²⁹
Participación mundial ³⁰ en los ingresos por pasajero y por km en 1999	21,3% + 4,4% AC	16,4% + 0,4% AC	9,5% + 1,9% AC	3,6% + 0,6% AC	6,4% + 3,9% AC

²⁴ *Idem.*

²⁵ Airline Business International define a los transportistas asociados como "aquellos que tienen relaciones de capital o acuerdos amplios de comercialización con un socio principal, como mínimo, pero que no están estrechamente relacionados con otras agrupaciones de la alianza". En el caso de STAR ocurre con US Airways, Canadian, Virgin Atlantic y Spanair.

²⁶ Aerolíneas Argentinas, mediante sus lazos con Iberia y American Airlines.

²⁷ Desde 1999 Korean Airlines, Aeroflot.

²⁸ South African Airways.

²⁹ Continental, Transavia, Braathens, Kenya Airways.

³⁰ La participación mundial se basa en las estadísticas de la OACI para el total del tránsito regular (interno + nacional) previsto para 1999, vale decir 2.788 billones de ingresos por pasajero y por km.

Todas las alianzas	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Pasajeros transportados (en millones)	292,7 + 73,3 AC	199,3 + 4,5 AC	151,2 + 28,3 AC	52,3 + 5,2 AC	71,6 + 55,9 AC
Participación mundial ³¹ de los pasajeros transportados en 1999	18,8% + 4,7% AC	12,8% + 0,3% AC	9,7% + 1,8% AC	3,4% + 0,3% AC	4,6% + 3,6% AC
Ventas grupales ³² (en miles de millones de US\$)	69,6 + 12,6AC	50,0 + 1,0 AC	26,1 + 4,0 AC	16,2 + 1,3 AC	16,8 + 9,9 AC

Fuentes: <http://airlinealliance.tripod.com> y *Airline Business*, julio de 2000, para las cinco últimas filas del cuadro.

³¹ La participación mundial se basa en las estadísticas de la OACI para el total del tránsito regular (interno + nacional) previsto para 1999, vale decir 1.560 millones de pasajeros transportados.

³² Los ingresos grupales, incluidos los negocios distintos del vuelo.

CUADRO A6
Principales grupos no alineados

Principales grupos no alineados	Ingresos por pasajero y por km (en miles de millones)	Porcentaje de participación mundial	Pasajeros (en millones)	Porcentaje de participación mundial	Ventas grupales (en miles de millones de US\$)
Japan Airlines	84,1	3,0	35,5	2,3	14,4
Southwest Airlines	58,7	2,1	57,5	3,7	4,7
TWA	41,9	1,5	25,8	1,7	3,3
Alitalia	36,9	1,3	24,2	1,5	5,2
Malaysia Airlines	35,0	1,3	16,0	1,0	2,1
America West	28,5	1,0	18,7	1,2	2,2
China Airlines	22,2	0,8	1,9	0,5	1,9
Saudi Arabian Airlines	19,6	0,7	12,3	0,8	-
Alaska Airlines	18,9	0,7	13,6	0,9	2,1
China Southern	18,7	0,7	15,0	1,0	1,6
Total	364,5	13,1	226,5	14,6	37,5

Fuente: Airline Business, julio de 2000.