

Consejo del Comercio de Servicios

**TIPOLOGÍA DE LOS ACUERDOS BILATERALES DE SERVICIOS AÉREOS
QUE INCLUYEN DISPOSICIONES DE ARRENDAMIENTO**

Nota de la Secretaría

En la reunión de los días 28 y 29 de septiembre del Consejo del Comercio de Servicios dedicada al examen previsto en el párrafo 5 del Anexo sobre Transporte Aéreo, se solicitó a la Secretaría que preparara, ayudada por la OACI, una tipología de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos que incluyen disposiciones de arrendamiento, con arreglo a las tres categorías descritas en el párrafo 168 del documento S/C/W/163, es decir:

- acuerdos que requieren únicamente la notificación del arrendamiento a las autoridades competentes;
- acuerdos que autorizan el arrendamiento a un tercero únicamente a condición de que este tercero no extraiga ningún beneficio económico del acuerdo bilateral;
- acuerdos que exigen, además de las condiciones anteriores, que exista el "justificante pertinente" (es decir, los correspondientes derechos de tráfico) y reciprocidad del estado del arrendador.

En el anexo 1 figura la lista de los acuerdos clasificados según estas categorías.

En el anexo 2 figura un extracto del estudio acerca del arrendamiento elaborado por la OACI (EC2/82, LE4/55-99/54, de fecha 14 de mayo de 1999) en el que se describe con más detalle la forma en que tratan el arrendamiento los acuerdos bilaterales.

ANEXO 1

LISTA DE ACUERDOS BILATERALES DE SERVICIOS AÉREOS QUE INCLUYEN DISPOSICIONES DE ARRENDAMIENTO CLASIFICADAS SEGÚN EL TIPO DE DISPOSICIÓN

Número total de acuerdos registrados en la OACI que incluyen disposiciones de arrendamiento: 36

a) Disposición de simple notificación: 11

Vanuatu - Nueva Zelandia - 14 de julio de 1989
Samoa Occidental - Islas Cook - 23 de junio de 1993
Fiji - Vanuatu - 24 de marzo de 1993
Tonga - Samoa Occidental - 21 de abril de 1978
Brunei - Viet Nam - 28 de noviembre de 1991
Islas Salomón - Nueva Zelandia - 30 de mayo de 1990
Nueva Zelandia - Samoa - 23 de junio de 1978
Estados Unidos - Arabia Saudita - 2 de octubre de 1993
Honduras - Panamá - 15 de octubre de 1987
Panamá - Países Bajos - 24 de septiembre de 1987
Panamá - República Dominicana - 27 de enero de 1984

b) Disposición que condiciona la autorización a la ausencia de ventajas económicas: 18

Nepal - Singapur - 15 de junio de 1984
Singapur - Brunei - 24 de mayo de 1997
Camboya - Singapur - 4 de noviembre de 1996
Camboya - Myanmar - 17 de octubre de 1996
Camboya - Viet Nam - 19 de abril de 1996
Uzbekistán - Viet Nam - 14 de julio de 1995
Myanmar - Viet Nam - 13 de octubre de 1995
Indonesia - Singapur - 29 de septiembre de 1994
Sri Lanka - Singapur - 29 de agosto de 1985
Mongolia - Singapur - 18 de mayo de 1993
Viet Nam - Singapur - 20 de abril de 1992
Hungría - Singapur - 9 de marzo de 1990
México - Singapur - 21 de junio de 1990
Bahrein - Singapur - 12 de diciembre de 1991
Maldivas - Singapur - 12 de agosto de 1983
Brunei - Bahrein - 27 de junio de 1990
Sri Lanka - Reino Unido - 5 de agosto de 1949
Laos - Singapur - 24 de abril de 1995

c) Disposición que exige derechos fundamentales de tráfico: 4

Estados Unidos - República Checa - 10 de septiembre de 1996
Estados Unidos - Singapur - 8 de abril de 1997
Nueva Zelandia - Singapur - 27 de noviembre de 1997
Estados Unidos - Finlandia - 29 de marzo de 1949

d) Acuerdos en los que sólo se hace referencia al arrendamiento pero en los que no hay un artículo específico al respecto: 3

Sudáfrica - Brasil - 26 de noviembre de 1996
Federación de Rusia - Australia - 11 de julio de 1994
República Dominicana - Jamaica - 15 de mayo de 1984

ANEXO 2

EXTRACTO DEL ESTUDIO DE LA OACI ACERCA DEL ARRENDAMIENTO, SOBRE LA TIPOLOGÍA DE LOS ACUERDOS BILATERALES

"4.11 Los acuerdos bilaterales que incluyen disposiciones de arrendamiento⁴ se ocupan básicamente de esta práctica de tres modos:

- a) exigiendo la notificación previa de cualquier intención que la línea aérea designada tenga de arrendar, de forma continua, aeronaves que no sean de su propiedad ni de las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes;
- b) permitiendo o exigiendo implícitamente solamente la notificación de arrendamientos que implican entidades que no sean líneas aéreas, aunque estableciendo como condición para la aprobación de un arrendamiento de la línea aérea que esto no redunde en beneficios económicos para la línea aérea arrendadora; o
- c) aplicando la disposición solamente a arrendamientos que implican líneas aéreas y prescribiendo criterios específicos para su aprobación.

En el enfoque indicado en a), las líneas aéreas designadas tienen la libertad de arrendar, fletar, alquilar o explotar, de cualquier otro modo, aeronaves de propiedad de otras líneas aéreas designadas, pero todos los arrendamientos financieros y operativos, así como aquellos que implican líneas aéreas de tercer país están sujetos al requisito de notificación previa de 60 días. Se supone que cada parte aprobará o desaprobará tales arrendamientos en base a sus criterios nacionales. La expresión "continuamente" implica que a corto plazo los subfletamentos no caen dentro de esta disposición, pero podrían tramitarse en base a la política de cada Estado para tales casos. Un ejemplo de este tipo de disposición figura en el Acuerdo bilateral concertado entre Nueva Zelandia y Samoa (OACI N° 3478).

4.12 En la cláusula de arrendamiento según el inciso b), además de exigirse que el arreglo no sea equivalente a conceder al explotador de la línea aérea arrendadora de otro país acceso a derechos de tráfico de los que no disponga de cualquier otro modo dicha línea aérea, se exige también que el transportista aéreo arriende satisfaciendo dos condiciones para asegurar que el transportista aéreo arrendador no obtiene ningún beneficio económico de la ruta en cuestión. Mediante la primera condición se prohíbe el pago que de cualquier modo esté relacionado con el tráfico que se transporta, por lo cual se exigen pagos fijos de arrendamiento no relacionados con el tráfico transportado (por ejemplo, uno que se base en una tasa horaria/diaria). La segunda condición está dirigida a impedir que la línea aérea arrendadora mejore sus propias operaciones prohibiendo cualquier vínculo que lleve a prestar servicios continuos por la ruta o rutas de la línea aérea arrendadora. Por ejemplo, no se permitiría utilizar una aeronave con tripulación para lo que constituiría un servicio de quinta libertad por parte de la línea aérea arrendadora que se conectaría y por lo tanto suministraría pasajeros y carga a un servicio de cuarta libertad de la línea aérea arrendadora.

4.13 Los acuerdos bilaterales en los que en común se incluye la cláusula del inciso b) enfocan de modo distinto los arrendamientos por parte de entidades que no sean líneas aéreas. El primer enfoque es permitir implícitamente tales arrendamientos, a condición de una notificación y aprobación previas, indicando que no se prohíbe de otro modo a una línea aérea designada a que utilice las aeronaves arrendadas siempre que cualquier acuerdo de arrendamiento concertado satisfaga las condiciones para arrendamientos de líneas aéreas que por su índole corresponderían a arrendamientos financieros y

⁴ En el Apéndice B se incluyen los textos de los cuatro ejemplos de cláusulas bilaterales de arrendamiento descritas en esta sección.

operativos. Este tipo de cláusula figura, por ejemplo, en el acuerdo bilateral entre Myanmar y Viet Nam (OACI N° 4014). El segundo enfoque consiste en exigir la notificación en lugar de la aprobación para arrendamientos en los que intervienen entidades que no sean líneas aéreas. Un ejemplo de este enfoque figura en el acuerdo bilateral concertado entre Singapur e Indonesia (OACI N° 3950).

4.14 El enfoque descrito en el inciso c) es similar al del inciso a) puesto que se concentra en arreglos de arrendamiento en los que intervienen líneas aéreas, pero es de naturaleza más amplia puesto que permite arreglos de arrendamiento con una o varias líneas aéreas de una u otra parte o de un tercer país que satisfagan determinados criterios. En el caso de arrendamientos cuando una o varias de las líneas aéreas sean Partes en el acuerdo bilateral se aplican dos criterios: 1) que todas las líneas aéreas en tal acuerdo tengan la autoridad adecuada; y 2) que estas satisfagan los requisitos que normalmente se aplican a tales arreglos. En el caso de arrendamientos en los que interviene una o varias líneas aéreas de un tercer país, además de las dos condiciones mencionadas, hay un requisito de reciprocidad, especificando que el tercer país autoriza o permite arreglos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas, acerca de servicios hacia o desde o a través de tal tercer país. Un ejemplo de este tipo de cláusula figura en el acuerdo bilateral concertado entre El Salvador y Estados Unidos (todavía no registrado en la OACI)."
