



ATConf/6-DP/7
20/3/13

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
2.5: Salvaguardias

PROYECTO DE INFORME

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
2.5: Salvaguardias**

2.5.1 DOCUMENTACIÓN

2.5.1.1 La Conferencia consideró la cuestión 2.5 del orden del día basándose en las notas de estudio siguientes: WP/3 (Secretaría) y WP/63 [Organización Mundial del Turismo (OMT)].

2.5.2 ANÁLISIS

2.5.2.1 Hubo acuerdo general con respecto a la continua necesidad de salvaguardias en el proceso de liberalización a fin de asegurar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados en el sistema de transporte aéreo internacional, establecida en el Convenio de Chicago. Muchos Estados consideraban que la orientación de la OACI en este campo es útil para la formulación de políticas y el desarrollo de sus respectivas industrias del transporte aéreo.

2.5.2.2 Se expresó un apoyo virtualmente unánime con respecto a la pertinencia y validez de la orientación de la OACI sobre medidas de salvaguardia respecto a participación, garantía del servicio y ayudas/subsidios estatales, servicios y rutas esenciales para el desarrollo turístico, y para evitar las medidas unilaterales, y también respecto a la necesidad de la OACI de mantener su orientación actualizada y adaptable a los cambios y necesidades de los Estados.

2.5.2.3 Hubo amplio acuerdo en cuanto a que, en sus métodos de reglamentación, los Estados deberían seguir las orientaciones de políticas sobre salvaguardias de acuerdo con sus necesidades y situación. Se puso un énfasis particular en la opinión de que los Estados deberían abstenerse de tomar medidas unilaterales que perjudicarían a otros Estados y al desarrollo ordenado, eficiente y sostenible del transporte aéreo.

2.5.2.4 La Conferencia tomó nota de la opinión de que las medidas de salvaguardia no deberían emplearse para trabar el progreso de la liberalización. También se tomó nota de una propuesta en el sentido de que la OACI debería trabajar con los Estados y las organizaciones y partes interesadas para promover su orientación, y que debería consultar con los Estados afectados al elaborar orientación sobre medidas de salvaguardia.

2.5.3 CONCLUSIONES

2.5.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre la Cuestión 2.5 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) en el proceso de liberalización del transporte aéreo internacional, las salvaguardias siguen siendo necesarias para algunos Estados en razón de las disparidades en los grados de desarrollo, el vigor y la eficacia de los transportistas aéreos y las diversas situaciones geográficas, así como la necesidad de asegurar el desarrollo sostenible;
- b) las orientaciones que ha elaborado la OACI sobre medidas de salvaguardia para la participación efectiva en el transporte aéreo internacional, la garantía del servicio y las ayudas/subsidios estatales, los servicios aéreos esenciales y evitar las medidas

unilaterales, continúan siendo pertinentes y deberían mantenerse actualizadas y adaptables a los cambios y necesidades de los Estados; y

- c) en sus métodos de reglamentación, los Estados deberían tener debidamente en cuenta el interés común de la comunidad de la aviación y los intereses de otros Estados. Debería ponerse particular atención en las orientaciones de políticas de la OACI para evitar las medidas unilaterales que podrían ser perjudiciales para el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional.

2.5.4 RECOMENDACIONES

Recomendación 2.5/1 — Medidas de salvaguardia

La Conferencia recomienda que:

- a) en el proceso de liberalización, los Estados deberían tener debidamente en cuenta los principios acordados por la comunidad de la aviación en los diversos foros de la OACI sobre medidas de salvaguardia para asegurar la participación sostenida y efectiva de todos los Estados en el transporte aéreo internacional, incluido el principio de considerar especialmente los intereses y necesidades de los países en desarrollo;
 - b) en sus métodos de reglamentación, los Estados deberían abstenerse de adoptar medidas unilaterales que podrían perjudicar el interés común de la comunidad de la aviación y el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional;
 - c) la OACI debería promover activamente las orientaciones pertinentes de la OACI sobre medidas de salvaguardia y alentar a los Estados a que las sigan en sus métodos de reglamentación, y a que compartan con la OACI y otros Estados sus experiencias en la liberalización; y
 - d) la OACI debería continuar siguiendo con atención las novedades en materia de salvaguardias y mantener actualizadas las orientaciones pertinentes para que respondan a los cambios y necesidades de los Estados y, cuando sea necesario, trabajar con los Estados y las organizaciones y partes interesadas de la aviación para elaborar más orientación.
-