

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.3: Competencia equitativa y salvaguardias

MEDIDAS PREFERENTES PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO

(Nota presentada por Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Chad, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe)

RESUMEN

En esta nota se vuelve a declarar la necesidad de medidas preferentes para los países en desarrollo, como las adoptadas en el 32º período de sesiones de la Asamblea y también se examinan los adelantos alcanzados en la aplicación de estas medidas y se propone además un mecanismo de aplicación para dichas medidas .

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

REFERENCIAS

Doc 9644, *Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro*
ATConf/4-WP/80 - Medidas preferentes para los países en desarrollo
A32-WP/156 - Medidas preferentes
Comunicación EC 2/75-97/1 del 17 de enero de 1997
ATConf/5-WP/11 - Salvaguardias para asegurar la competencia leal

¹ Los Estados africanos han proporcionado la versión francesa.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) los Estados africanos presentaron la nota de estudio WP/80 sobre Medidas preferentes para los países en desarrollo, subrayando la preocupación ante una participación mínima de los países en desarrollo en el transporte aéreo internacional.

1.2 Reconociendo el hecho de que esta situación era producto de varios factores, entre los que se incluían aspectos de desigualdad en relación con el acceso a los mercados de transporte aéreo, la nota recomendaba que las nuevas reglamentaciones deberían incorporar “medidas preferentes”, cuya aplicación eliminaría gradualmente los aspectos de desigualdad.

1.3 Por lo tanto, los Estados africanos propusieron que la OACI estudiara las medidas preferentes que se integrarían en las futuras reglamentaciones sobre acceso a los mercados, impedimentos de índole estructural, leyes sobre competencia, legislación ambiental, impuestos y prácticas comerciales.

1.4 La Conferencia acordó la propuesta presentada por los Estados africanos y recomendó a la OACI que realizara un estudio sobre medidas preferentes que se integrarían en las futuras reglamentaciones sobre acceso a los mercados, impedimentos de índole estructural, leyes sobre competencia, legislación ambiental, impuestos y prácticas comerciales, para su presentación al período de sesiones extraordinario de la Asamblea.

1.5 La Conferencia reconoció que el desarrollo de la aviación civil era crítico para el desarrollo socioeconómico de todos los Estados y que debería estar acorde con los objetivos del Artículo 44 del Convenio de Chicago, para una participación significativa de todos los Estados en el sistema de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, la Conferencia recomendó que la OACI estudiara, en el contexto global de la reglamentación económica del transporte aéreo, y a la luz del análisis del tema, medidas preferenciales para los países en desarrollo y que elaborara posteriormente recomendaciones apropiadas. A continuación, el informe correspondiente se debería presentar al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea.

2. APLICACIÓN Y MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

2.1 Siguiendo la recomendación de la Conferencia, la Secretaría de la OACI realizó el estudio mencionado, que por decisión del Consejo del 22 de noviembre de 1996, fue distribuido ulteriormente, por medio de la comunicación EC 2/75-97/1 del 17 de enero de 1997 a los Estados contratantes para su información y posible utilización de las medidas preferentes que se sugerían en el mismo.

2.2 Al acordar la distribución, el Consejo observó que el estudio mencionado tenía solamente carácter informativo y que dependía de los Estados, según sus necesidades y circunstancias particulares, determinar si, cuándo y de qué manera se aplicaría alguna de las medidas preferentes en sus reglamentaciones.

2.3 Teniendo en cuenta este concepto relativamente nuevo en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, el Consejo también solicitó a los Estados que le enviaran sus observaciones sobre el estudio de la Secretaría, y en particular sobre su experiencia práctica con respecto a la utilización de medidas preferentes, para informar en el 32º período de sesiones ordinario de la Asamblea.

2.4 En el 32º período de sesiones ordinario de la Asamblea, los Estados africanos volvieron a instar a la comunidad aeronáutica internacional, por medio de la nota de estudio A32-WP/156, para que prestara particular consideración a las necesidades de los países en desarrollo y a la aplicación de medidas preferentes.

2.5 Luego de estudiar esta cuestión, la Asamblea instó a los Estados a que, en sus relaciones de transporte aéreo, prestaran particular consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo y, cuando las circunstancias lo permitieran, que otorgaran medidas preferentes adecuadas.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

3.1 Desde la última Conferencia mundial de transporte aéreo el contexto jurídico, institucional, económico y político del transporte aéreo internacional ha evolucionado de manera significativa. Sin embargo, la situación en los países en desarrollo todavía no ha mejorado y siguen vigentes aún aspectos de desigualdad que caracterizaban el funcionamiento del transporte aéreo internacional.

3.2 En vista de esta situación, es necesario reiterar la importancia que tiene la aplicación de medidas preferentes.

3.3 A este respecto, las medidas preferentes con carácter no recíproco incluirían:

- a) el acceso a recursos financieros y tecnología;
- b) el acceso preferente y no recíproco a mercados desarrollados;
- c) la atenuación de los criterios de propiedad para fines de designación;
- d) medidas de salvaguardias y de red de seguridad; y
- e) la asignación de turnos.

3.4 Con este fin, se propone que la OACI elabore una cláusula modelo sobre medidas preferentes para facilitar su aplicación.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) reafirme la validez y pertinencia de las medidas preferentes;
- b) inste a los Estados a que concedan, cuando sea posible, medidas preferentes en sus relaciones de transporte aéreo; y
- c) recomienden a la OACI que elabore una cláusula modelo sobre medidas preferentes para facilitar su aplicación.