



NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales

3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

UN MARCO DE REGLAMENTACIÓN ABIERTO Y FLEXIBLE PARA LA CARGA AÉREA

[Nota presentada por Global Express Association (GEA) y
la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)]

RESUMEN

En esta nota se considera la importancia de la carga aérea para el comercio y el desarrollo de los países, las diferencias entre las operaciones de transporte de pasajeros y las operaciones de carga, así como la evolución del comercio y la carga aérea desde la última Conferencia de Transporte Aéreo que tuvo lugar hace más de una década. El mundo ha cambiado significativamente. La pandemia de COVID-19 fue una prueba de fuego que puso de manifiesto el papel fundamental de la carga aérea. El sistema de comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) hace frente a desafíos importantes. El comercio sigue creciendo pero las rutas comerciales están cambiando. Sin embargo, la reglamentación económica de la carga aérea no ha evolucionado lo suficiente como para potenciar al máximo el crecimiento y la conectividad. No obstante, la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), la Unión Europea (UE), y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) han puesto en marcha iniciativas para abrir el acceso al mercado a las operaciones de carga y dotarlas de la flexibilidad necesaria.

Medida recomendada: Se invita a la Conferencia a reconocer la importancia de las operaciones de carga aérea y a solicitar a la OACI que:

- extraiga conclusiones de las experiencias de los Estados con respecto a la liberalización de la carga aérea;
- con base en estas conclusiones, proporcione orientaciones para los Estados contratantes que deseen incursionar en nuevas políticas para las operaciones de carga, incluida la capacidad abierta y un aumento de la flexibilidad operativa; y
- modifique el MASA en consecuencia.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.</i>
Repercusiones financieras:	
Referencias:	

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la GEA y la TIACA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El movimiento de carga aérea no tiene tanto que ver con la aviación como con el comercio y el desarrollo. Los explotadores de servicios de carga aérea son, tanto en sentido literal como figurado, un vehículo para el desarrollo económico.

1.2 Han transcurrido trece años desde la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de 2013. Durante ese tiempo la economía mundial ha experimentado un crecimiento exponencial del comercio electrónico, una mayor dedicación a las cadenas de suministro y a la resiliencia, e innovaciones tecnológicas que ayudan a los transportistas de carga a satisfacer las necesidades de la economía mundial. Si bien, el entorno en el que operan los transportistas de carga ha cambiado considerablemente, la reglamentación económica internacional sobre el transporte de carga aérea no ha evolucionado lo suficiente como para que el crecimiento y la conectividad alcancen su máximo potencial.

1.3 Desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), el valor de las exportaciones mundiales de mercancías ha aumentado en más de un tercio, pasando de 19 billones de USD en 2013 a casi 26 billones de USD en 2025, a pesar de que la pandemia redujo temporalmente el crecimiento del comercio en más del 7 % en un solo año.

1.4 El volumen mundial de carga aérea aumentó pasando de unos 50 millones de toneladas en 2013 a 70 millones de toneladas en 2025, lo que supone un aumento del 40 %.

1.5 La carga aérea sigue representando un 1 % del comercio mundial en peso, pero aproximadamente un tercio en valor.

1.6 La flota de aviones dedicados exclusivamente al transporte de carga pasó de 1 690 aeronaves en 2013 a 2 340 en 2023.

1.7 La pandemia de COVID-19 puso de manifiesto el papel literalmente vital de la carga aérea. A medida que las líneas aéreas de pasajeros suspendieron sus operaciones, más del 40 % de la capacidad mundial de carga aérea desapareció del mercado casi instantáneamente. La posterior introducción de los «freighters» (aviones de pasajeros que volaban exclusivamente con carga) compensó parte de esa pérdida de capacidad, pero no afectó de forma drástica a la disponibilidad general de capacidad de carga. Los transportistas dedicados exclusivamente al transporte de carga siguieron transportando productos esenciales para la salud y la seguridad además de mercancías que contribuyeron al mantenimiento de la actividad económica. Sin embargo, algunos países vieron interrumpidas sus redes de carga aérea al imponer medidas que mezclaban preocupaciones económicas con políticas de salud pública.

1.8 Según la Unión Postal Universal, más de un centenar de países sufrieron graves trastornos o interrupciones de sus envíos postales. Podría decirse que estas perturbaciones golpearon de forma particularmente fuerte a los países sin litoral y a las pequeñas islas.

1.9 La falta de marcos de servicios de carga aérea liberalizados pudo haber contribuido a perturbaciones en la cadena de suministro. Sin embargo, los transportistas de carga aérea tradicional y exprés continuaron operando durante la pandemia, transportando suministros médicos y vacunas requeridos con urgencia en todo el mundo. Esta fue la prueba definitiva de que las operaciones de carga y de pasajeros son diferentes y requieren enfoques normativos distintos.

1.10 A pesar de la pandemia y de los cambios en el entorno comercial, muchos países siguen aplicando regímenes restrictivos en materia de carga. Pero también ha habido cierto progreso.

1.11 En octubre de 2022, la Unión Europea (UE) y la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) suscribieron un acuerdo integral de transporte aéreo interregional, el primero de este tipo, que hace posible que las líneas aéreas de cualquiera de las partes operen un número ilimitado de servicios de carga, hasta el derecho de quinta libertad sin restricción con respecto a la frecuencia de los servicios.

1.12 En diciembre de 2023, un grupo de países de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) otorgó carácter permanente a un memorando de acuerdo (MoU) elaborado en diciembre de 2020 para responder a la pandemia, mediante el cual se liberaliza la carga aérea entre ellos hasta la séptima libertad. El alto nivel de éxito demostrado con el acuerdo atrajo a nuevos subscriptores.

1.13 El sistema de comercio multilateral basado en normas que encarna la Organización Mundial del Comercio (OMC) ha enfrentado graves desafíos en los últimos años. Hoy en día se aplican aranceles y nuevas reglamentaciones fronterizas, como la desaparición del umbral de minimis para importaciones exentas de impuestos y derechos de aduana en mercados principales, que no existían en 2013. El resultado ha sido un cambio fundamental en la forma en que los países comercian.

1.14 El comercio continúa creciendo pero las rutas comerciales están cambiando como resultado del aumento de la fricción. Las rutas de carga aérea necesitan hacer lo mismo. Algunas rutas tradicionales atraviesan descensos de volumen mientras que otras experimentan un crecimiento sin precedentes. Por ejemplo, el comercio entre la UE y la ASEAN tuvo un crecimiento del 60 % desde la ATConf/6; creció dos tercios entre India y los Emiratos Árabes Unidos (EAU); creció más del doble entre Vietnam y la UE.

1.15 En los últimos 13 años también se ha visto un aumento del comercio entre naciones en desarrollo. En 2012, las denominadas rutas comerciales Sur-Sur representaban 4700 billones de USD. En 2024 sobrepasaron los 6 billones de USD (un aumento de un tercio).

2. ANÁLISIS

2.1 El movimiento de carga aérea es diferente al de pasajeros. A diferencia de las líneas aéreas de pasajeros, para los explotadores de carga aérea y exprés, la carga es su único negocio. La carga se transporta en una sola dirección, y la demanda en el mercado de carga aérea (cuáles artículos necesitan transportarse, en qué cantidad, desde dónde y hasta dónde) fluctúa constantemente. Dichas fluctuaciones aumentarán en el futuro a medida que cambien los flujos comerciales entre las naciones.

2.2 Los efectos combinados de la pandemia y los cambios en el sistema comercial han obligado a la industria a aumentar la resiliencia y diversificación de sus cadenas de suministro. Por su parte, los exportadores buscan reducir su dependencia de algunos mercados, abrir nuevos mercados y distribuir sus riesgos de forma más equilibrada. Están abriendo o reubicando centros de producción y diversificando las cadenas de distribución en un entorno de cambios rápidos.

2.3 La carga aérea necesitará adaptarse a estas exigencias. La capacidad y la flexibilidad serán cruciales. Esto incluye una amplia gama de derechos de tráfico, incluidos los derechos de quinta y séptima libertades sin restricciones para que los explotadores de carga aérea puedan optimizar el uso de sus flotas recogiendo la carga en los lugares y en los momentos en los que se requieran sus servicios, y transportándola a donde quiera que lo exijan sus clientes, a través de las rutas más eficientes.

2.4 Asimismo, se requiere total flexibilidad operacional con respecto a:

- operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
- combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;

- cambiar la capacidad operacional;
- prestar servicios a puntos anteriores, intermedios y más alejados, en cualquier combinación u orden;
- omitir escalas en cualquier punto de una ruta;
- transferir carga de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves (transferencias en línea) en cualquier punto de una ruta hacia múltiples destinos;
- realizar transferencias entre líneas aéreas usando múltiples transportistas;
- transportar tráfico de tránsito a través de un país;
- combinar tráfico en una misma aeronave, independientemente de su punto de origen y destino, sin restricciones de dirección o geográficas, y sin pérdida de ningún derecho de tráfico permitido; y
- autogestionar las operaciones (incluidos el cargue, descargue, almacenamiento, etc.).

2.5 En un mundo que cambia rápidamente, tendrán las de ganar los países con un régimen abierto y flexible para la carga aérea.

2.6 Es hora de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se centre también en la carga aérea y en sus repercusiones económicas cruciales. A medida que más países comprendan la importancia vital de un régimen flexible de carga aérea para su industria y desarrollo, buscarán orientación sobre qué medidas adoptar, en qué mejores prácticas inspirarse y los efectos de las diversas políticas aplicadas en todo el mundo.

2.7 Desde luego, corresponde a cada país elegir el enfoque que desea adoptar. Sin embargo, el modelo de acuerdo de servicios aéreos de la OACI (MASA) carece de orientaciones específicas sobre la carga. La OACI se encuentra en una posición única para extraer conclusiones de las políticas aplicadas en la última década por sus Estados contratantes y estructurarlas para proporcionar orientaciones detalladas a quienes deseen probar enfoques más liberales en materia de acceso al mercado de carga aérea y aumentar la flexibilidad operativa.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) reconocer la importancia crucial de la carga aérea para el comercio y el desarrollo económico;
- b) encargar a la OACI que elabore orientaciones con base en las experiencias de los Estados que han adoptado políticas liberales de carga aérea desde la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, particularmente en lo que respecta a la capacidad abierta y el aumento de la flexibilidad operativa de las operaciones de carga; y
- c) modificar el MASA en consecuencia.