



NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA 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

LIBERALIZAR LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA PARA FORTALECER LA CONECTIVIDAD MUNDIAL Y LA RESILIENCIA DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO

(Nota presentada por Qatar)

RESUMEN

Esta nota destaca la creciente importancia estratégica de los servicios de carga aérea para el comercio mundial, la resiliencia de las cadenas de suministro, el desarrollo económico y la conectividad. La expansión del comercio electrónico transfronterizo, la creciente integración de las cadenas mundiales de valor y la evolución de las necesidades logísticas han reforzado el papel fundamental de la carga aérea en la economía mundial. La nota pone de relieve la necesidad de contar con marcos reglamentarios que reconozcan las singulares características operacionales de los servicios exclusivamente de carga y permitan una mayor flexibilidad operacional para mejorar la conectividad, la eficiencia y la capacidad de respuesta a la demanda del mercado.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

- a) reconocer la creciente importancia estratégica de los servicios de carga aérea para el comercio mundial, la resiliencia de las cadenas de suministro y el desarrollo económico;
- b) animar a los Estados a que evalúen la conveniencia de liberalizar aún más los servicios de carga aérea en los acuerdos sobre servicios aéreos para aumentar la flexibilidad operacional, teniendo en cuenta las disposiciones enumeradas en los párrafos 2.4 a 2.6 sobre oportunidades comerciales, flexibilidad operacional y derechos de tráfico; y
- c) solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que siga ayudando a los Estados a aplicar medidas de liberalización de la carga aérea mediante orientación sobre políticas y la difusión de mejores prácticas.

<i>Objetivo estratégico:</i>	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>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico de la OACI 2026-2050 <i>Resoluciones adoptadas por el 42º período de sesiones de la Asamblea – edición provisional, octubre de 2025 (resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La carga aérea se ha convertido en un componente cada vez más importante de la economía mundial y del sistema de transporte aéreo internacional. La rápida expansión del comercio electrónico transfronterizo, la creciente integración de las cadenas globales de valor y el aumento de la demanda de servicios de transporte con plazos críticos han reforzado la importancia estratégica de contar con servicios eficientes de carga aérea.

1.2 Las recientes disrupciones en todo el mundo han puesto aún más de relieve el papel esencial de la carga aérea para mantener el movimiento de mercancías, reforzar la resiliencia de las cadenas de suministro y facilitar el transporte de productos esenciales. Frente a unas economías cada vez más interconectadas, seguirá siendo esencial que los explotadores de carga aérea puedan responder con rapidez y eficiencia a las exigencias del mercado.

1.3 Según los pronósticos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el tráfico aéreo mundial aumentará a más del doble de aquí a 2050. Este crecimiento sin precedentes impondrá exigencias cada vez mayores al sistema mundial de aviación y reforzará la necesidad de contar con marcos reglamentarios modernos y flexibles que redunden en operaciones de carga más eficientes, mejoren la conectividad y permitan a los explotadores responder eficazmente a las nuevas necesidades del mercado y de las cadenas de suministro.

1.4 Qatar reconoce el papel estratégico de la carga aérea en la facilitación del comercio, la diversificación económica y la conectividad internacional. De conformidad con los objetivos de la Visión 2030 de Qatar, el país ha promovido el desarrollo de un sector de la aviación con conectividad mundial y ha aplicado políticas que facilitan las actividades internacionales de transporte aéreo y logística.

1.5 Qatar ha concertado más de 180 acuerdos sobre servicios aéreos con socios de todo el mundo, muchos de los cuales incorporan disposiciones de liberalización o de cielos abiertos. Mediante su participación en la labor de la OACI relativa a la reglamentación del transporte aéreo, en particular en el examen en curso de los modelos de acuerdo de servicios aéreos (TASA) y en la redacción de disposiciones actualizadas para los servicios exclusivamente de carga, Qatar sigue contribuyendo a la modernización de los marcos reglamentarios del transporte aéreo internacional.

1.6 Durante el ejercicio económico 2025/2026, Qatar Airways Cargo transportó más de 2,8 millones de toneladas de carga a través de su red, con una flota de más de 260 aeronaves. La carga transportada a lo largo de las cadenas mundiales de suministro incluyó productos farmacéuticos, productos perecederos, animales vivos, carga vinculada al comercio electrónico, productos industriales y suministros de ayuda humanitaria, conectando al país con más de 170 destinos de público pasajero (carga en bodega) y más de 70 destinos exclusivos de carga en todo el mundo. Además, Qatar Airways Cargo inauguró en 2024 un Centro para Animales de última generación con una superficie de 5 260 metros cuadrados —la mayor instalación del mundo dedicada al transporte de animales—, que estableció nuevos parámetros para el transporte de animales vivos.

2. ANÁLISIS

2.1 Los servicios de carga aérea se distinguen de las operaciones de transporte de personas en varios aspectos importantes. La demanda de carga suele ser muy dinámica y puede responder a factores estacionales, cambios en las políticas comerciales, virajes en los patrones del comercio mundial, disrupciones de las cadenas de suministro, acontecimientos geopolíticos, necesidades humanitarias, ciclos de producción industrial y nuevas pautas de consumo. En consecuencia, los explotadores de carga suelen requerir un mayor grado de flexibilidad operacional para adaptarse rápidamente a las cambiantes condiciones del mercado y mantener cadenas de suministro resilientes y eficientes.

2.2 La carga aérea ha adquirido una importancia estratégica debido al crecimiento constante del comercio electrónico transfronterizo y a la creciente integración de las cadenas globales de valor. La conectividad eficiente del transporte de carga se ha convertido en un componente esencial de la competitividad económica y en un importante facilitador del comercio internacional, especialmente para las mercancías de alto valor y aquellas con plazos críticos para el transporte.

2.3 Pese a los avances registrados en la liberalización del transporte aéreo internacional, muchos acuerdos sobre servicios aéreos siguen imponiendo restricciones a las operaciones exclusivamente de carga. Estas restricciones limitan la capacidad de los explotadores para responder eficazmente a la demanda del mercado y optimizar sus redes de carga.

2.4 Las características de los servicios exclusivamente de carga requieren marcos reglamentarios que ofrezcan suficiente flexibilidad para aumentar la eficiencia de las redes logísticas y reforzar la resiliencia de las cadenas de suministro. A fin de reflejar mejor las operaciones de carga actuales, los Estados deberían considerar la conveniencia de incorporar en sus acuerdos sobre servicios aéreos las siguientes disposiciones relativas a oportunidades comerciales para los servicios exclusivamente de carga, que ofrecerían a los transportistas:

- a) un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;
- b) la posibilidad, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales, de utilizar u operar directamente otros modos de transporte como parte de soluciones integradas de logística y de cadena de suministro;
- c) la posibilidad de utilizar aeronaves arrendadas, siempre que se cumplan los requisitos aplicables en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación;
- d) la posibilidad de concertar acuerdos de compartición de códigos, arreglos sobre reserva de capacidad, acuerdos interlínea y demás arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos; y
- e) la libertad de fijar las tarifas de carga sin necesidad de presentarlas para su aprobación ante las autoridades aeronáuticas.

2.5 Además de las oportunidades comerciales descritas en el párrafo 2.4, la explotación eficiente de las redes exclusivamente de carga requiere un grado equivalente de flexibilidad operacional. Por ende, los Estados deberían considerar la incorporación de disposiciones que permitan a los transportistas:

- a) explotar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;
- b) combinar diferentes números de vuelo en una misma operación de aeronave;
- c) explotar servicios a puntos intermedios, puntos más alejados y puntos situados en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d) omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e) transferir carga de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto (cambio de capacidad operacional);
- f) hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- g) transportar carga de tránsito a través del territorio de la otra Parte;
- h) combinar carga en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; y
- i) prestar servicio a más de un punto en una misma operación (coterminalización).

2.6 Estas oportunidades comerciales y esta flexibilidad operacional deberían ir acompañadas de derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertades para los servicios exclusivamente de carga, sin limitaciones de capacidad, frecuencia, equipo de aeronave ni encaminamiento.

2.7 De cara al futuro y teniendo en cuenta la creciente importancia de las cadenas mundiales de suministro, el comercio electrónico y las redes logísticas integradas, los Estados deberían comenzar a estudiar los posibles beneficios de otorgar derechos de tráfico de séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga. Tales acuerdos podrían dar más flexibilidad a los explotadores de carga, facilitar la creación de redes logísticas más eficientes y mejorar la conectividad, la facilitación del comercio y la resiliencia de las cadenas de suministro.

2.8 Estas disposiciones pueden contribuir sustancialmente a mejorar la conectividad del transporte de carga, la eficiencia de las redes, la resiliencia de las cadenas de suministro y el desarrollo del comercio mundial. También reconocen la creciente integración de las operaciones logísticas modernas y la importancia de permitir que los explotadores optimicen el encaminamiento, el despliegue de capacidad y su capacidad de respuesta a las necesidades del mercado.

2.9 La labor que está llevando a cabo la OACI para examinar y modernizar los modelos de acuerdo de servicios aéreos, incluidas las disposiciones relativas a los servicios exclusivamente de carga, brinda a los Estados la oportunidad de elaborar marcos reglamentarios que reflejen mejor las operaciones de carga actuales y las nuevas necesidades del mercado.

2.10 La experiencia de Qatar pone de manifiesto los beneficios de las políticas de aviación orientadas a la conectividad y de los marcos modernos de acceso a los mercados. Su consolidación como polo mundial de logística y aviación, sustentada por una amplia red de acuerdos sobre transporte aéreo internacional y una sólida red de carga, pone de manifiesto la contribución de la carga aérea al desarrollo económico, la facilitación del comercio y la conectividad mundial.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La carga aérea se ha convertido en un elemento estratégico para el comercio mundial, el desarrollo económico y la resiliencia de las cadenas de suministro. La creciente importancia del comercio electrónico, las cadenas de suministro integradas y la logística con plazos críticos pone de relieve la necesidad de contar con marcos reglamentarios que propicien operaciones de carga eficientes y con capacidad de respuesta.

3.2 El aumento de la flexibilidad operacional y la liberalización progresiva de los servicios de carga aérea pueden contribuir a mejorar la conectividad, la eficiencia de las redes y los resultados económicos. Las disposiciones modernas aplicables a los servicios exclusivamente de carga en materia de operaciones intermodales, acuerdos de cooperación, arrendamiento, libertad tarifaria y derechos de tráfico pueden contribuir a que los marcos reglamentarios reflejen mejor la evolución de las condiciones del mercado.

3.3 De cara al futuro, los Estados deberían seguir examinando y modernizando los arreglos de acceso a los mercados aplicables a los servicios exclusivamente de carga, sin perder de vista las posibilidades de aumentar la flexibilidad operacional y el acceso a los mercados, en particular mediante el otorgamiento de derechos de tráfico de séptima libertad. Estas medidas promoverán cadenas de suministro más resilientes, vínculos comerciales más sólidos y una economía mundial más conectada.

3.4 La labor de la OACI encaminada a liberalizar el transporte aéreo y modernizar los textos de orientación ofrece a los Estados la posibilidad de elaborar disposiciones reglamentarias que reconozcan la evolución del papel de la carga aérea y permitan que siga contribuyendo al desarrollo económico mundial.