



NOTA DE ESTUDIO

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**

2.1: **Acceso a los mercados**

LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

(Nota presentada por ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo)

RESUMEN

En esta nota de estudio se exponen ejemplos de las dificultades enfrentadas por la industria del transporte aéreo que explota vuelos exclusivamente de carga para la operación de este tipo de negocio.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar la información y las evaluaciones que se presentan en esta nota de estudio;
- b) respaldar las conclusiones presentadas en el párrafo 3; y
- c) adoptar las recomendaciones del párrafo 4.

Referencias:

1. INTRODUCTION

1.1 Aunque los servicios de carga aérea hayan representado alrededor del 2% del volumen mundial del transporte de mercancías que representaron cerca del 40% del valor de las mismas en el año 2011 y que este tipo de servicio presenta un pronóstico de crecimiento en los próximos 20 años, con tasas anuales superiores al 5%, los explotadores de servicios de carga aérea aún enfrentan numerosas restricciones para la operación de vuelos exclusivamente de carga.

2. PRINCIPALES DIFICULTADES

2.1 Los Acuerdos de Servicios Aéreos actualmente en vigor, en su casi totalidad, siguen priorizando los servicios de pasajeros y los servicios combinados, lo que normalmente restringe la operación de vuelos exclusivamente de carga, ya que, generalmente, imponen a este tipo de operación las mismas restricciones de definición de rutas, concesión de derechos y capacidad.

2.2 El aumento verificado en los últimos años con relación a acuerdos bilaterales y multilaterales que presentan una tendencia bastante acentuada en la liberalización del transporte aéreo internacional, muchos de los cuales incluyen el otorgamiento de séptimas libertades del aire a los vuelos exclusivamente de carga, facilita el crecimiento de este mercado. No obstante, aún existe un gran número de Estados que, a pesar de que no cuentan con empresas aéreas nacionales que exploten el transporte de carga aérea internacional, siguen manteniendo rígidas restricciones a la operación de transportistas internacionales en su territorio, casi cómo se tratase de una “reserva de mercado”.

2.3 Ya en lo que respecta a la operación de los vuelos en sí, los explotadores de este tipo de servicio tienen que enfrentar severas restricciones operacionales, como prohibición de vuelo durante ciertas horas, derechos limitados en cuanto a servicios de escala, y requisitos aduaneros bastante complejos.

2.4 Como ejemplo concreto de estas dificultades se puede señalar las restricciones impuestas por algunos Estados para la operación de vuelos exclusivamente de carga en horas de pico de sus principales aeropuertos. Tal restricción operacional, llevando en consideración que este tipo de vuelo no utiliza las terminales de pasajeros (normalmente, el punto más crítico en los aeropuertos congestionados), y tampoco la misma plataforma de estacionamiento de los vuelos de pasajeros, es debida únicamente al servicio de navegación aérea, y debería ser, en la opinión de la industria que explota este servicio, mejor evaluada.

2.5 Por otro lado, algunos Estados exigen de las empresas aéreas autorizadas a operar vuelos exclusivamente cargueros el cumplimiento irrestricto del horario y ruta autorizados previamente por la autoridad competente. Cualquier alteración debe ser informada y autorizada con anterioridad a la operación del vuelo. Cómo es de conocimiento general, la operación de vuelos exclusivamente de carga, por su naturaleza, requiere flexibilidad en el desarrollo de su operación diaria, con la inclusión, omisión o alteración de sus puntos de partida, destino y puntos intermedios, así como sus horarios. La exigencia de autorización previa perjudica sobremanera este tipo de servicio tan crucial e importante para el desarrollo de la economía de los Estados y el comercio mundial.

2.6 Además de lo anterior, es notorio que la proliferación mundial del servicio de envíos expresos en los últimos años, con la consecuente necesidad de crear centros operacionales (hubs) en distintos países, evidenció las dificultades actualmente existentes para el desarrollo requerido por un transporte de carga aérea que satisfaga tanto a la propia industria como a sus clientes en el cada vez más exigente entorno globalizado.

3. CONCLUSIONES

3.1 Es un hecho que el crecimiento y la expansión de la operación de vuelos exclusivamente de carga favorece el desarrollo sustentable de la industria de la aviación civil mundial y contribuye altamente al progreso del comercio y el desarrollo de la economía mundiales.

3.2 La 5ª Conferencia Mundial del Transporte Aéreo recomendó que los Estados considerasen debidamente las características distintas de los servicios exclusivos de carga aérea al discutir sus Acuerdos de Servicios Aéreos, buscando liberalizar este tipo de servicio de una manera más expedita.

3.3 Por su parte, la OACI publicó sus propias orientaciones con respecto a la liberalización de los servicios de carga aérea, las cuales siguen siendo pertinentes.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se somete a consideración de la Conferencia las siguientes recomendaciones:

- a) Los Estados deberían tener en cuenta las características especiales de los servicios de carga aérea cuando intercambien definición de rutas, concesión de derechos y capacidad, en el marco de los Acuerdos de Servicios Aéreos, más específicamente en las operaciones exclusivamente cargueras, buscando otorgar no solo los derechos apropiados a un desarrollo efectivo de este tipo de servicio, sino también la flexibilidad operacional adecuada para su operación de manera eficiente y económica.
- b) La OACI debería desarrollar una propuesta de acuerdo internacional con disposiciones que faciliten una mayor liberalización de los servicios exclusivamente de carga aérea por parte de los Estados Contratantes.

— FIN —