

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 32: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política****LIBERALIZACIÓN DE LA CARGA AÉREA**

(Nota presentada por el Brasil con el apoyo de Chile)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se comparte la experiencia del Brasil en relación con la desreglamentación de su industria de transporte aéreo y se propone la elaboración de un acuerdo multilateral específico para los servicios aéreos exclusivamente de carga.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer las ventajas que aporta la liberalización a los servicios aéreos exclusivamente de carga; y
- b) solicitar al Consejo que continúe la labor de elaborar un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, aprovechando el trabajo realizado por el ATRP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075)</i> <i>Informe de la Comisión Económica del 39º período de sesiones de la Asamblea (Doc 10078)</i> <i>A40-WP/16- EC/1, Informe sobre el avance en los acuerdos internacionales de liberalización del acceso a los mercados, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos</i> <i>A40-WP/22-EC/7, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> <i>Informe de la Decimoquinta reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/15)</i>

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En la Resolución A39-15 de la Asamblea se pide al Consejo que siga elaborando un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea. Esta labor se ha encargado al Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) del Comité de Transporte aéreo (ATC). En el 217º período de sesiones del Consejo, el ATC expresó su preocupación de que el Grupo de Expertos seguía dividido en cuanto a la cuestión de los servicios de carga aérea sin perspectivas de lograr avances significativos a corto plazo y, por consiguiente, decidió que el Grupo de expertos dejara de trabajar en la elaboración de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 DESREGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL BRASIL

2.1.1 El transporte aéreo es un factor importante para dar apoyo a la mundialización y constituye el medio de integración nacional por excelencia en países de dimensión continental como el Brasil. En las últimas tres décadas, la industria aeronáutica brasileña ha experimentado un proceso gradual de desreglamentación que puso fin a una serie de restricciones impuestas por el gobierno en relación con tarifas, rutas, horarios, propiedad extranjera y capacidad de las aeronaves. El gran avance en el marco de reglamentación contribuyó a que la aviación se adaptara rápidamente a los progresos en el perfil socioeconómico del país permitiendo responder al ingreso de más de 80 millones de pasajeros.

2.1.2 La medida más reciente para desbloquear el sector ha consistido en abolir las restricciones estatutarias a la propiedad extranjera de las líneas aéreas nacionales. Los beneficios previstos incluyen un menor costo de capital, opciones de financiación diversificadas, nuevos participantes y una mayor competitividad, la asimilación de conocimientos especializados en gestión y nuevas tecnologías, así como una mayor integración con las operaciones internacionales. Es importante destacar que, a pesar de la nacionalidad de las inversiones, todas las líneas aéreas brasileñas mantienen la obligación de cumplir las leyes laborales, fiscales y ambientales nacionales y están sujetas a la reglamentación y vigilancia de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) de Brasil.

2.1.3 Considerando las características distintivas de los servicios aéreos exclusivamente de carga, el gobierno brasileño está promulgando directrices para negociar el intercambio del derecho de tráfico de séptima libertad para los servicios de carga aérea que se aplicarían a las futuras negociaciones de acuerdos de servicios aéreos. El principal objetivo de la nueva directriz es promover el crecimiento de las operaciones de carga, que siguen estando infraexplotadas. Desde el año 2000, el número de pasajeros transportados en Brasil creció un 212%, mientras que el tráfico de carga aérea registró un aumento de sólo 75% durante el mismo período.

### 2.2 LIBERALIZACIÓN DE LA CARGA AÉREA

2.2.1 Los servicios de carga aérea desempeñan una importante función en el fomento del desarrollo económico y el comercio mundial. Las actuales restricciones impuestas por las limitadas libertades previstas en los acuerdos tradicionales dificultan la eficiencia logística y las operaciones de carga.

2.2.2 El otorgamiento del derecho de tráfico de séptima libertad es especialmente importante para el tráfico de mercancías, dado su carácter "unidireccional". Teniendo en cuenta que el ejercicio efectivo del derecho de tráfico de séptima libertad se basa en una red de acuerdos, se considera que un acuerdo multilateral es el enfoque más eficaz para impulsar la liberalización de los servicios de carga aérea.

2.2.3 El Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo consideró en sus reuniones la elaboración de un Acuerdo suplementario sobre la liberalización de los servicios de carga aérea en el transporte aéreo internacional, sin embargo, debido a la discrepancia de los puntos de vista expresados por sus miembros, el Grupo de expertos decidió que todavía se requería trabajar más para lograr el consenso.

2.2.4 No obstante, el Comité de Transporte aéreo, en su 217º período de sesiones, decidió que el ATRP debería cesar la labor relativa a la elaboración de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización of servicios de carga aérea, pese a la solicitud que formulara el Grupo de expertos

al ATC de que le proporcionara orientación sobre su futura labor en relación con la elaboración de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea.

2.2.5 En este sentido, el Brasil propone proseguir la labor para formular un acuerdo multilateral flexible y pragmático aplicable a los servicios exclusivamente de carga, que permita tener en cuenta las reservas expresadas. Podrían firmar el acuerdo las partes “dispuestas y preparadas” y otras partes se podrían adherir posteriormente. Los Estados que deseen mantener la flexibilidad para llevar a cabo la liberalización a su propio ritmo y de acuerdo con sus necesidades y circunstancias particulares pueden optar por continuar con el intercambio bilateral de derechos existente y firmar el acuerdo multilateral sólo cuando estén preparados.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Teniendo en cuenta el proceso de desreglamentación brasileño, cabe considerar:

- a) las ventajas que aporta la liberalización del mercado del transporte de carga aérea a las partes interesadas de la aviación y a la economía en general, así como a los consumidores;
- b) la congruencia entre el enfoque multilateral para la liberalización de la carga aérea internacional y la *Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*; y
- c) un acuerdo específico, sencillo y pragmático que permitiría el avance de los arreglos para liberalizar los servicios de carga aérea.

— FIN —