



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Política**

**ELABORACIÓN DE UN ACUERDO INTERNACIONAL ESPECÍFICO PARA HACER  
POSIBLE UNA MAYOR LIBERALIZACIÓN  
DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA AÉREA**

(Nota presentada por Qatar)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio tiene como objeto brindar un breve panorama de la labor realizada en torno a la elaboración de un acuerdo internacional específico para hacer posible una mayor liberalización de los servicios de transporte de carga aérea, señalando las experiencias del Estado de Qatar en operaciones de carga aérea, en particular en vista de la pandemia de COVID-19. En esta nota de estudio también se destaca que la pandemia ha reforzado la noción de que los servicios exclusivamente de carga operan en condiciones diferentes de los servicios de transporte de personas y que los servicios de transporte de carga aérea también han demostrado tener un rol esencial en términos de aporte de beneficios económicos y en el transporte de suministros médicos críticos; por ende, en esta nota se señala la posición del Estado de Qatar respecto de las razones que justifican el considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para hacer posible una mayor liberalización de los servicios de transporte de carga aérea.

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

- a) tomar nota de las experiencias del Estado de Qatar en lo referente a las operaciones de carga aérea; e
- b) instar al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) bajo la égida del Comité de Transporte Aéreo (ATC) a que continúe las deliberaciones, inclusive a través de un grupo de trabajo, a fin de estudiar si existe justificación suficiente para elaborar un acuerdo internacional específico tendiente a promover el desarrollo y hacer posible una mayor liberalización de los servicios de transporte de carga aérea.

<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>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se desarrollarán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular de la OACI para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) <i>Cuadragésimo período de sesiones de la Asamblea, Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2019, Informe de la Comisión Económica (Doc 10139)</i> <i>A41-WP/13-EC/3, Informe sobre las novedades en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> <i>HLCC 2021-WP/239-PLN/13, Informe del Componente de Facilitación sobre la cuestión 10</i>
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. ANTECEDENTES

1.1 En su Resolución A39-15, la Asamblea pidió al Consejo *"que finalice el examen de un acuerdo internacional en virtud del cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados, y siga elaborando ... un acuerdo internacional específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, teniendo en cuenta las metas de la visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional y la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de liberalización del acceso a los mercados concluidos a nivel bilateral, regional y multilateral, así como las diversas propuestas presentadas durante la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)"*.

1.2 Sin embargo, durante el análisis de la elaboración de dicho acuerdo internacional, no hubo un avance significativo en el corto plazo debido a las divergencias entre las diferentes posturas y, en consecuencia, el ATC decidió que el ATRP *"cese su labor relacionada con la elaboración de un acuerdo internacional para hacer posible una mayor liberalización de los servicios de carga aérea"*.

1.3 En su Resolución A40-9, la Asamblea pidió al Consejo que *"siga trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados y las barreras a su apertura, a fin de poder continuar considerando la formulación de un enfoque multilateral en su debido momento"*; y que *"siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, ..."*.

1.4 En la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Montreal, 12 -22 de octubre de 2021), se analizó la importancia de la liberalización del transporte de carga en el contexto de la pandemia de la COVID-19, con el fin de facilitar el transporte y la entrega de las vacunas, los medicamentos y los suministros médicos necesarios para manejar la pandemia de COVID-19. Si bien la Conferencia apoyó la formulación de medidas tendientes a proponer acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales para facilitar el transporte de carga aérea, tomó igualmente nota de que las cuestiones relacionadas con los instrumentos multilaterales para la liberalización de la carga aérea se habían tratado anteriormente en el ATRP y que, antes de la pandemia de COVID-19, el Grupo Experto había acordado no promover un acuerdo separado sobre la liberalización de la carga aérea en el corto plazo.

1.5 En consecuencia, la OACI, a través del ATRP, ha trabajado para ampliar el diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros y la industria de la aviación sobre la liberalización del acceso a los mercados para los servicios de transporte de personas y carga. En la reunión a la que asistió el Estado de Qatar se expresó reiteradamente la opinión de que, dadas las características distintivas de las operaciones de carga aérea, los servicios de carga aérea requieren mayor libertad comercial y un tratamiento más orientado a los negocios.

## 2. LA EXPERIENCIA DEL ESTADO DE QATAR EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES DE CARGA

2.1 Según la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), las líneas aéreas transportan más de 52 millones de toneladas métricas de bienes por año, lo que representa más del 35 por ciento del comercio mundial en términos de valor, pero menos del 1 por ciento del comercio mundial en

términos de volumen. Con mercaderías por un valor mayor a \$6 800 billones transportadas por año, la carga aérea es un importante elemento facilitador del comercio mundial. La carga es esencial para el transporte rápido de bienes e insumos perecederos críticos tales como vacunas, suministros y equipos médicos, asistiendo así a las cadenas de suministro globales. Hacia marzo de 2021, la carga aérea seguía experimentando un fuerte crecimiento, con un aumento del 4,4 por ciento en toneladas-kilómetro de carga a nivel de toda la industria en comparación con los niveles previos a la crisis.

2.2 La pandemia mundial afectó las operaciones de carga de Qatar Airways Cargo, la sucursal de carga de Qatar Airways. Los proveedores de servicios de escala redujeron la cantidad de aeronaves que podían atender, lo cual, junto con las restricciones de viaje y la incertidumbre en torno a las operaciones, contribuyó a que se produjeran cancelaciones de vuelos. Sin embargo, las operaciones de carga se adaptaron para mantenerse en un estado de preparación para clientes y socios, con una planificación de red coordinada para maximizar la carga en bodega, trabajando a su vez con una dotación reducida.

2.3 En respuesta a las repercusiones de la COVID-19, Qatar Airways Cargo se adaptó a los requerimientos de sus clientes para satisfacer demandas específicas tales como el transporte de vacunas, y creó y mantuvo nuevas alianzas.

2.4 Qatar Airways firmó una alianza a dos años con el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUR), el organismo de refugiados de las Naciones Unidas, para brindar ayuda humanitaria y asistencia a personas desplazadas a nivel mundial. En virtud del acuerdo, firmado en Doha el 19 de mayo de 2020, se brinda asistencia para la entrega por parte de ACNUR de ayuda para salvar vidas, entre ellas agua, atención médica y elementos de higiene para contribuir a la seguridad física de refugiados, personas desplazadas internas y miembros de la comunidad de acogida en todo el mundo. Qatar Airways Cargo firmó un memorando de acuerdo con el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) con vigencia por un período de cinco años. La iniciativa prioriza el transporte de vacunas contra la COVID-29 e insumos críticos en el marco de la Iniciativa Humanitaria de Carga Aérea de UNICEF. El producto de Qatar Airways Cargo denominado QR Pharma brinda servicios de carga aérea de temperatura controlada para productos farmacéuticos, ofreciendo soluciones tanto activas como pasivas en logística de cadena de frío.

2.5 Qatar Airways Cargo brindó transporte de carga aérea gratuito para las embajadas y consulados chinos de todo el mundo, transportando la primera asistencia médica a Wuhan el 2 de febrero de 2020. Durante toda la pandemia, Qatar Airways transportó más de 300 toneladas de carga para las embajadas y consulados chinos de más de 15 países. Qatar Airways Cargo también voló a Beijing, Shanghai y Guangzhou transportando 300 toneladas de suministros médicos donados por las líneas aéreas para colaborar con las tareas de asistencia de China en relación con la COVID-19.

2.6 Qatar Airways Cargo se asoció con el gobierno australiano para restablecer las cadenas de suministro mundiales críticas a través del Mecanismo de Asistencia para el Transporte Internacional (IFAM), una iniciativa del gobierno australiano para ayudar a restaurar las cadenas de suministro mundiales de productos australianos agrícolas y pesqueros de alto valor afectados por las medidas restrictivas por la COVID-19. A través de esta iniciativa, el gobierno australiano compensa parcialmente el costo del transporte de carga aérea, reduciendo así los costos para los exportadores y garantizando el transporte ininterrumpido de sus productos.

2.7 Finalmente, se desarrolló un plan de respuesta a la COVID-19 mediante vacunas, tendiente a garantizar que nuestro transporte de vacunas observase las más estrictas normas y requisitos de cumplimiento. Qatar Airways Cargo definió los requisitos de capacidad de las principales rutas de destino e introdujo códigos de producto y manipuleo especiales para todos los envíos de vacunas contra la

COVID-19. Estos códigos de manipuleo facilitaron la priorización, el control y los procesos de seguimiento de vacunas.

### **3. POSICIÓN DEL ESTADO DE QATAR**

3.1 Las operaciones de carga aérea durante la pandemia han puesto en claro que los servicios exclusivamente de carga operan en condiciones diferentes de los servicios de transporte de personas. Los servicios de carga aérea han demostrado tener un papel esencial en términos de aporte de beneficios económicos y en el transporte de suministros médicos críticos en los momentos en que más se necesitaban.

3.2 El Estado de Qatar cree firmemente que la información y los hechos evidenciados durante la pandemia de COVID-19, junto con la experiencia adquirida por nuestro país durante la pandemia en relación con las operaciones de los servicios de carga aérea, justifican porqué los Estados miembros de la OACI deberían considerar la elaboración de un acuerdo internacional específico para hacer posible una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, independientemente de la decisión relativa al acuerdo para liberalizar el acceso a los mercados.

3.3 El Estado de Qatar reafirma su apoyo a la creación del grupo de trabajo según lo descrito en los párrafos 2.4 y 3.4 de la nota A41-WP/13-EC/3, presentada por el Consejo de la OACI.

3.4 El Estado de Qatar también considera que como parte de las estrategias para complementar las actividades de la OACI sobre este tema debería emprenderse un estudio integral de las experiencias de liberalización existentes a nivel regional, tomando nota a su vez de los enfoques que han contribuido a reducir las diferencias y eliminar las barreras que impiden una mayor liberalización sostenida de los servicios de carga aérea.