



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

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

**CONCESIÓN DE DERECHOS DE SÉPTIMA LIBERTAD PARA SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA**

(Nota presentada por Chile apoyada por 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC<sup>2</sup>))

**RESUMEN**

Esta nota se refiere a la necesidad de considerar en el trabajo de la OACI el impulso a un acuerdo multilateral sobre concesión de derechos de séptima libertad para servicios exclusivos de carga, con el objeto de avanzar en el proceso de liberalización del transporte aéreo y crear las condiciones para responder ante actuales y futuras emergencias que demanden con mayor intensidad el abastecimiento de bienes y el dinamismo de las cadenas de suministro ante las necesidades de la población.

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

- a) tomar en cuenta los aprendizajes provenientes de la pandemia COVID en el mercado de la carga aérea, incluyendo el amplio desarrollo del comercio en línea; e
- b) impulsar la elaboración de un acuerdo internacional específico para flexibilizar la concesión de derechos de tráfico en servicios de carga aérea, teniendo presente las características propias de este mercado.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Desarrollo Económico del Transporte Aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Resolución A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo; Informe de la Décimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP/16).

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por Chile.

<sup>2</sup> Aruba, Belice, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, realizada por la OACI en 2013, surgieron las bases de lo que hoy se denomina la “Visión de Largo Plazo de la OACI para la Liberalización del Transporte Aéreo”, adoptada finalmente por el Consejo de la Organización en 2015 y cuyo propósito es impulsar a los Estados a avanzar hacia una mayor liberalización. En dicha ocasión se reconoció a este enfoque como un objetivo común de todos los Estados miembros, pero estableciendo que el ritmo y la velocidad de su implementación dependería de cada Estado en función de su soberanía.

1.2 En medio de este escenario, el mundo fue sorprendido por la pandemia del COVID 19, con el impacto que ya conocemos sobre la continuidad de los servicios aéreos y la conectividad internacional.

1.3 Sin embargo, al mismo tiempo, el impacto de la pandemia permitió apreciar que, en condiciones de anormalidad o emergencia a nivel global, es claro que solo un esfuerzo colectivo y coordinado de los Estados puede contribuir a mitigar los efectos negativos para la población y la economía de los Estados. La dura experiencia vivida mostró una vez más que, en un contexto de crisis de abastecimiento como el que generó el COVID, la aviación puede y debe ser un vehículo de soluciones y los Estados deben apoyar esa oportunidad.

## 2. EXPERIENCIA DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN CLAC

2.1 Teniendo en cuenta estos factores derivados del impacto de la pandemia, tales como la creciente demanda por vuelos de carga, el esfuerzo de los Estados por desplegar acciones coordinadas de reactivación y recuperación de la conectividad, y la urgencia de adoptar medidas extraordinarias frente a un escenario inédito, en diciembre de 2020 la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) acogió una propuesta de Brasil y Chile apuntada a generar un instrumento simple y eficaz que, más allá de los marcos regulatorios vigentes entre sus Estados miembros, permitiera facilitar las operaciones de carga hasta la séptima libertad. Esta iniciativa se concretó en un Memorándum de Entendimiento (MoU) acordado en un espíritu de cooperación y comprensión mutua, con una visión que va más allá de las políticas particulares que legítimamente cada Estado pueda sostener, y teniendo como límite no introducir distorsiones en la justa y sana competencia entre los operadores. El texto contempla la concesión recíproca de derechos de tráfico de séptima libertad para servicios exclusivos de carga, regulares y no regulares, en igualdad de oportunidades, sin restricciones o limitaciones geográficas ni de capacidad. Se trata de un acuerdo que complementa los derechos de tráfico ya acordados bilateral o multilateralmente por los Estados de la CLAC, es decir, no altera las demás libertades ni condiciones ya pactadas y que se encuentren en aplicación, como por ejemplo los requisitos de designación y revocación de permisos a las líneas aéreas.

2.2 El MoU fue inicialmente suscrito por diez Estados (Brasil, Chile, Ecuador, Guatemala, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela), pero permanece abierto a la adhesión de los restantes miembros de la CLAC mediante un mecanismo expedito y sencillo. Del mismo modo, cada Estado parte puede comunicar su deseo de abandonar en cualquier momento el MoU, decisión que producirá efectos seis meses después de dicha comunicación.

2.3 Como sabemos, para que los servicios de transporte de carga alcancen su máxima eficiencia, la concesión de séptimas libertades resulta fundamental. No obstante, es un derecho que usualmente no se concede con facilidad en las negociaciones entre Estados. Por esa razón, la concesión de estos derechos fue concebida en el MoU como excepcional y temporal, con vigencia sólo hasta el 31 de diciembre de 2021 o, eventualmente, por un año más a contar de esa fecha para los Estados que así lo desearan. No obstante, cumplido el plazo previsto, el instrumento ha sido renovado con la voluntad expresa de los Estados que inicialmente lo suscribieron.

### 3. TRATAMIENTO DEL ASUNTO EN LA OACI

3.1 La Resolución A40-9 adoptada en el Cuadragésimo Período de Sesiones de la Asamblea, en su Apéndice A, Sección I, Artículo 12 solicitó al Consejo que continuara trabajando para generar una mejor comprensión de los beneficios y desafíos de la liberalización y de los obstáculos para abrir el acceso a los mercados, de modo que se pudiera seguir considerando el desarrollo de un enfoque multilateral en el momento apropiado. Durante la 38ª Asamblea (Resolución A38-14, Apéndice A, Sección I, Artículo 14) ya se había formulado un llamado para desarrollar un acuerdo internacional específico que facilite una mayor liberalización de los servicios de carga aérea.

3.2 En distintos eventos y reuniones de la OACI, tales como la Comisión Internacional de Navegación Aérea (ICAN) o el Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS), se ha manifestado continuamente la opinión de que, dadas las distintas características de las operaciones de carga aérea y el creciente número de operadores globales en el sector denominado *express delivery*, con *hubs* de distribución en diferentes países, los servicios de carga aérea requieren más libertad comercial para ser capaces de satisfacer las necesidades de la industria global de carga aérea. Lo mismo quedó de manifiesto con la pandemia COVID.

3.3 En la misma línea, y sin perjuicio de las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), durante la Conferencia de alto nivel de la sobre COVID-19 (HLCC 2021), recientemente concluida, algunos Estados y representantes de la industria, como la Asociación Global Express (GEA) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), apuntaron a que la OACI debería avanzar en un acuerdo internacional específico para la liberalización de los servicios exclusivos de carga, teniendo en cuenta las contribuciones a la respuesta global a la pandemia y la notoria diferencia entre las necesidades comerciales de dichos servicios y los servicios de pasajeros.

3.4 El asunto ha sido también debatido en el Grupo de Expertos en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), el que en su Décimo Cuarta reunión (ATRP/14), en 2017, acordó desarrollar un protocolo específico para liberalizar los servicios de carga aérea, con derechos de tráfico hasta 7ª Libertad. Esta tarea fue abordada en la reunión ATRP/15, en 2019, durante la cual la Secretaría presentó un proyecto de Acuerdo Suplementario sobre Liberalización de los Servicios de Carga Aérea en el Transporte Aéreo Internacional. Sin embargo, las diferentes posiciones manifestadas impidieron el consenso y llevaron al Comité de Transporte Aéreo del Consejo a suspender el trabajo.

3.5 Finalmente, durante la reunión ATRP/16, en abril de 2022, el asunto volvió a ser discutido, teniendo presente esta vez la información y aprendizajes provenientes de la crisis del COVID-19 y la expansión del comercio electrónico, quedando pendiente evaluar si existe suficiente justificación para impulsar el acuerdo.

### 4. CONCLUSIONES

4.1 La experiencia reciente ha puesto en evidencia la distinta naturaleza de los servicios exclusivos de carga con respecto a los servicios de pasajeros, en términos de modelos comerciales, requisitos operativos, limitaciones, dependencias y marco regulatorio. Todo ello revela la necesidad de avanzar en un acuerdo internacional específico que facilite la liberalización de los servicios de carga aérea, a fin de satisfacer las exigencias de un mercado que se recupera rápidamente, con los consiguientes beneficios para los Estados y la industria.

4.2 Las iniciativas adoptadas al interior de la OACI para considerar un acuerdo multilateral sobre concesión de derechos en servicios de carga aérea, fueron desplegadas con anterioridad a la experiencia y aprendizaje proveniente de la pandemia de COVID, y sin haberse aún aquilatado el creciente

número de transacciones en línea y de operadores globales de servicios de entrega *express*, así como la proliferación de centros de distribución en diferentes países.

4.3 En el futuro, el mundo enfrentará sin duda otras crisis, derivadas de otras amenazas y fenómenos, sea por la escasez de alimentos, el desplazamiento de la población, cambio climático, catástrofes de la naturaleza o emergencias sanitarias. Por otra parte, el innegable crecimiento del comercio electrónico de carga y el desarrollo de sus modelos de negocio exigen avanzar en el marco de la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo. En tales escenarios, la respuesta para activar las cadenas logísticas de suministro y abastecimiento debe ser rápida y efectiva, y el transporte aéreo debe estar preparado para ello no sólo técnicamente, sino también con los instrumentos regulatorios necesarios.

4.4 En consecuencia, se invita a la Asamblea a tener en cuenta los fundamentos enunciados precedentemente y, en función de ello, respaldar la continuación de los esfuerzos para la elaboración de un acuerdo internacional específico que facilite una mayor liberalización de los servicios exclusivos de carga aérea.

— FIN —