



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

LA CARGA AÉREA Y EL ACCESO AL MERCADO

(Presentado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, ITF)

RESUMEN

En este documento de trabajo se defiende que los Estados deberían tratar con precaución el tema de una mayor liberalización del sector de la carga aérea, a fin de evitar la creación de desventajas de competencia para aquellas aerolíneas que operan servicios combinados de pasajeros-carga. También se ponen de relieve ciertas preocupaciones sobre la posible transferencia de la carga aérea dentro de la cartera de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y rechaza cualquier ampliación adicional del papel de la OMC en este sector. Finalmente, pide precaución contra una liberalización ‘laissez-faire’ de los derechos de tráfico y presta su apoyo al planteamiento de que cualquier cambio en dichos derechos debería realizarse mediante acuerdos soberanos a nivel bilateral, multilateral o regional, sobre una base de reciprocidad, equilibrio en los beneficios, protección de la dimensión de interés público y una política activa que promueva la participación de todos los Estados en la provisión de los servicios de transporte aéreo.

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

- Considerar que los Estados no deberían tratar de introducir una política de liberalización separada de las actividades de carga aérea, para evitar un trato injusto para el transporte de pasajeros;
- Considerar que, al determinar su política en el sector de la carga aérea, los Estados deberían tener debidamente en cuenta la reciprocidad, la igualdad de oportunidades con el transporte de pasajeros, el equilibrio de los beneficios y la protección de la dimensión de interés público;
- Considerar que cualquier ampliación de los acuerdos de “cielos abiertos” u otros medios de liberalización de acceso al mercado debería ir acompañada de medidas eficaces para impedir comportamientos anticompetitivos;
- Considerar que no debería haber ninguna ampliación adicional del GATS en el sector de los servicios de transporte aéreo.

*Objetivos
estratégicos:*

Este Documento de trabajo guarda relación con los Objetivos estratégicos A, B y D, fomentando los objetivos A y B mediante el mantenimiento de un régimen reglamentario justo en la entera industria de la aviación y, en particular, entre las aerolíneas con servicios de pasajeros-carga y las que ofrecen exclusivamente servicios de carga. También viene a complementar el Objetivo estratégico D mediante el estudio de tendencias en apoyo de una aviación sostenible.

¹ Versiones en español, francés e inglés proporcionadas por la IFT.

<i>Repercusiones financieras:</i>	La labor de que se habla en este Documento de trabajo puede requerir el uso de recursos disponibles en el Presupuesto 2008-2010.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La carga aérea es un importante elemento del transporte aéreo internacional, cuyos índices de crecimiento superan, a menudo, los del transporte de pasajeros. El transporte aéreo de carga está desempeñando un papel cada vez más importante en la economía mundial y en el desarrollo nacional y regional, poseyendo una importancia especial para países sin acceso al mar y para Estados que dependen del transporte de mercancías perecederas o de alto valor.

1.2 El régimen reglamentario en vigor para la aviación se extiende a los servicios de carga y de pasajeros.

2. MANTENIMIENTO DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

2.1 Una mayor liberalización del sector del transporte aéreo plantea preocupaciones sobre si debería haber un trato especial o separado para las operaciones internacionales de carga aérea. Es posible que algunos gobiernos se resistan a aplicar un trato más liberal a la carga aérea, puesto que estiman que su posición competitiva está constituida por una invisible combinación de operaciones de pasajeros y de carga. Si la carga se trata por separado, ello podría llevar a una pérdida de influencia a la hora de negociar servicios para pasajeros, particularmente, cuando las aerolíneas no operan servicios de carga únicamente.

2.2 Otra preocupación es el equilibrio competitivo entre distintos tipos de aerolíneas que solamente realizan el transporte de carga y aquéllas que ofrecen una combinación de carga y pasajeros, tal como “carga en bodega”. Las aerolíneas de servicios combinados forman parte del régimen reglamentario de pasajeros y, por consiguiente, se ven directamente afectadas por el ritmo de la liberalización y por otros acontecimientos aplicables a dicho régimen.

2.3 Consiguientemente, si la liberalización del transporte internacional de carga aérea se centrara sobre las operaciones de carga únicamente y se tratara diferentemente de los servicios de pasajeros, se crearía una ventaja competitiva injusta. Deberá tenerse adicionalmente en cuenta el hecho de que alrededor del 50% de la carga aérea internacional corre a cargo de aerolíneas con servicios combinados, gobernadas por la reglamentación económica correspondiente a los servicios de pasajeros. Las consecuencias de este trato desigual repercutirían negativamente sobre una importante parte de la industria de la aviación y, en particular, sobre aquellas aerolíneas que solamente ofrecen servicios combinados y sobre sus empleados.

2.4 En un momento en que la industria se está lentamente recuperando de una de sus peores crisis, los trabajadores de la aviación y otros trabajadores que dependen de los servicios aéreos, tales como los expedidores, necesitan seguridad, estabilidad y certidumbre. La existencia de un entorno de bajo riesgo o, al menos, de un riesgo previsible es esencial para restaurar la confianza entre los inversionistas y el acceso al capital requerido por las aerolíneas para retornar a una situación de estabilidad financiera, en un momento en que los factores externos siguen representando serios retos para sus operaciones.

3. PROPIEDAD Y CONTROL

3.1 Dentro de este contexto, otro tema debatido es el de la propiedad y control. En relación con dicho tema, la ITF expresa su preocupación y su punto de vista en un documento de trabajo separado titulado “Propiedad y control de aerolíneas”. La ITF pide a la Asamblea que considere la retención del criterio de propiedad y control nacionales, en interés de la estabilidad, confiabilidad y seguridad de la provisión del transporte aéreo y que los Estados deberían retener medios reglamentarios efectivos para conseguir que los servicios de transporte aéreo satisfagan la dimensión de interés público.

4. LA CARGA AÉREA DEBERÍA PERMANECER BAJO EL CONTROL REGLAMENTARIO DE LA OACI

4.1 Ciertos miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) consideran también la carga aérea como actividad potencial para su inclusión en el Anexo sobre Servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el comercio de servicios (GATS). La ITF comparte las preocupaciones de quienes siguen rechazando cualquier ampliación del papel de la OMC en este sector. La ITF sigue sosteniendo la postura de que cualquier cambio en los derechos de tráfico debería producirse mediante acuerdos soberanos a nivel bilateral o multilateral, sobre una base de reciprocidad, equilibrio de beneficios, protección de la dimensión de interés público y una política activa de promoción de la participación de todos los Estados y partes interesadas en la provisión de servicios de transporte aéreo bajo el régimen exclusivo de la OACI.

4.2 Teniendo en cuenta la diversidad de factores que afectan los derechos de acceso al mercado en el transporte aéreo internacional, no existe consenso mundial entre los Estados por cuanto a la incorporación de los servicios de transporte aéreo en el mandato de la Organización Mundial del Comercio. Aun por cuanto respecta los tres sectores de la actividad económica de la aviación que se encuentran ya dentro del mandato del GATS como consecuencia del Anexo sobre los Servicios de transporte aéreo, ha sido muy escaso el entusiasmo de los Estados en apoyo de una nueva extensión del mandato de la OMC.

4.3 Además de cuanto antecede, la principal preocupación de la ITF con respecto a la OMC es que, mediante la inclusión de dichos servicios en el GATS, se romperá inevitablemente el vínculo entre la reglamentación económica y la reglamentación sobre la seguridad operacional y la protección de la aviación, que, al presente, evita que la seguridad operacional y la protección de la aviación se vean dominadas por factores económicos.

5. LOS CIELOS ABIERTOS Y LA CARGA AÉREA

5.1 Si bien es posible que los “Cielos abiertos” contengan cierto elemento de reciprocidad, no han servido necesariamente para evitar el abuso de la posición dominante en el mercado de determinadas aerolíneas que operan de conformidad con dichos acuerdos.

5.2 La ITF cree que un elemento esencial de dichos acuerdos debería ser la inclusión de cláusulas que impidan el uso de prácticas anticompetitivas, a fin de proteger los intereses nacionales y la dimensión de servicio público de las operaciones aéreas.

5.3 Los acuerdos de “Cielos abiertos” o bien no han logrado sus ambiciones, como consecuencia de otras restricciones del acceso al mercado o, lo que es peor, han abierto la puerta a prácticas anticompetitivas y socavado la capacidad de los Estados para ejercer control sobre el comportamiento de determinadas aerolíneas designadas para ejercer dichos derechos liberalizados.

5.4 Consiguientemente, la ITF exhorta a los Estados a utilizar la máxima precaución posible al considerar futuros acuerdos de “cielos abiertos” y muestra su acuerdo con el planteamiento de que los Estados deberían aplicar la liberalización “por su propia elección y a su propio paso”.

— FIN —