

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.2: Acceso a los mercados

LIBERALIZACIÓN MULTILATERAL DE LA CARGA AÉREA

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

En la presente nota se destacan los beneficios de la liberalización de los servicios de carga aérea y se proponen elementos a nivel multilateral o plurilateral. Esta propuesta se presenta a la Conferencia para que la examine.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la presente nota se destacan, para su análisis, los beneficios de la liberalización de los servicios de carga aérea en el sector del transporte aéreo y se propone continuar dicha liberalización progresiva a nivel bilateral y multilateral entre los Estados miembros de la OACI.

1.2 Durante el último decenio, el crecimiento anual medio de la carga aérea mundial, expresada en toneladas-kilómetros de carga, en servicios regulares internacionales era del 7,9%. El tráfico mundial de carga para agosto de 2002 aumentó en un 10,6% respecto al mes correspondiente del año precedente, habiendo registrado resultados de crecimiento positivo en todas las principales regiones. Además, desde 1992 el crecimiento anual medio en el mercado internacional de carga “expreso” se ha acercado al 24%. Por otra parte, con el uso generalizado y creciente del comercio electrónico en el mundo entero, se prevé que esto dará lugar a una mayor demanda de carga aérea, particularmente en el mercado “expreso”.

2. HACIA LA LIBERALIZACIÓN DE LA CARGA AÉREA

2.1 Diversos factores contribuyen a la tendencia a la liberalización de los servicios de carga aérea. Primero, la mayoría de los países reconocen que unos servicios de carga aérea eficientes favorecen el crecimiento económico y el desarrollo comercial facilitando el movimiento de mercancías, produciendo así efectos multiplicadores favorables para los intereses más amplios de las economías nacionales. Además, los países que carecen de transportistas exclusivamente de carga tienden a estar más dispuestos a liberalizar

dichos servicios de modo que se compense así la falta de servicios de carga aérea por sus transportistas nacionales.

2.2 Segundo, la carga aérea tiene características distintas respecto a los servicios de pasajeros. Los viajeros prefieren vuelos directos a su lugar de destino en el plazo más corto disponible, cuando sea posible. También prefieren un entorno aeroportuario agradable con abundantes diversiones o instalaciones que les permitan trabajar y lograr que su tiempo de espera sea lo más productivo y agradable posible. En cambio, la necesidad de transportar carga aérea es relativamente diferente a las mencionadas necesidades de los pasajeros. El hecho de que la carga se transporte directamente o pase por uno o más aeropuertos reviste menos importancia que en el caso de los pasajeros. La carga es, también, menos sensible respecto a los plazos de transferencia, la sincronización de vuelos y los servicios y las instalaciones que ofrecen los aeropuertos. No obstante, la carga aérea es sensible a otros factores, tales como el cambio de aeronave o la necesidad de deshacer y armar las paletas, así como el costo de los servicios de transbordo.

2.3 Tercero, a diferencia del tráfico de pasajeros, los movimientos de carga aérea tienden a ser desequilibrados o “unidireccionales”; la carga tiende a transportarse de los centros de fabricación a los de distribución o de los centros de producción a los de consumo. Además, dicho desequilibrio puede ser endémico porque depende también esencialmente del desequilibrio entre importaciones y exportaciones entre países o regiones. En cambio, los viajes aéreos de pasajeros son mucho más equilibrados: los pasajeros tienden a efectuar un viaje direccional (de su territorio nacional al lugar de destino y viceversa). Como resultado de ello, las tarifas de carga aérea varían considerablemente según la dirección del viaje, considerando que los transportistas exclusivamente de carga a veces planifican sus redes con rutas ortodrómicas, mientras que los transportistas de pasajeros tienden a efectuar vuelos por la misma ruta lineal que enlaza a dos ciudades.

2.4 Cuarto, existe una creciente percepción de que la noción de tráfico “nacional” — en que se supone que los servicios aéreos atienden principalmente al tráfico que tiene su origen o su destino en sus “propios” países — que forma la base de las negociaciones de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales tradicionales ha dejado de ser pertinente para el tráfico de carga aérea. Esto se debe en gran medida a la creciente mundialización del procedimiento de fabricación y la progresiva eliminación de barreras a las importaciones para el movimiento de bienes en muchos países. Así, los medios para el transporte de dichas mercancías por vía aérea deberían liberarse simultáneamente para satisfacer las solicitudes de productores y consumidores.

2.5 Por último, la importancia relativa de la carga aérea para los servicios de pasajeros ha aumentado. Hoy, una proporción creciente de carga de elevado valor y de limitado peso, tales como las piezas para computadoras, se está transportando por vía aérea. Esto ha modificado la pasada percepción de la carga aérea como mero subproducto que permite utilizar la capacidad no utilizada de transporte de pasajeros en una aeronave.

2.6 Reconociendo los beneficios de la liberalización de los servicios de carga aérea, el Comité sobre el transporte de carga aérea de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), por ejemplo, ha invitado a todas las partes interesadas a que prosigan activamente la liberalización de los servicios de carga aérea a nivel nacional, regional e internacional. Dicha liberalización podría realizarse en el marco de los acuerdos bilaterales, plurilaterales o multilaterales. Entre las posibles medidas de liberalización figuran la separación de las disposiciones relativas a aeronaves exclusivamente de carga de los servicios de pasajeros, la adopción de un cuadro de rutas abierto y la eliminación de las restricciones sobre los derechos de tráfico de la tercera, cuarta y quinta libertades.

2.7 La desreglamentación, junto con la adopción de la producción con entrega a tiempo, puede estimular el crecimiento de la carga aérea para crear una situación ventajosa tanto para las líneas aéreas como para los expedidores mediante tarifas inferiores y un mejor servicio para estos últimos. Por ejemplo,

las políticas aéreas liberales han contribuido a acrecentar los servicios de carga aérea y los ingresos de los aeropuertos, ofreciendo un mayor número de mejores opciones de expedición para los negocios en la cuenca del Pacífico.

2.8 En la Organización Mundial del Comercio (OMC), varios países han propuesto que se incluyan los servicios de carga aérea en el Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios. Las economías de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) han seleccionado también la carga aérea para que se tomen medidas prioritarias entre las ocho opciones de liberalización de la aviación internacional. El Espacio Europeo Aéreo Común (ECAA), que entró en efecto en 1997, permite a cualquier transportista (de pasajeros o carga) de la Unión Europea (UE) que efectúe operaciones en cualquier lugar de la Unión, aun por rutas nacionales dentro de cualquier otro Estado miembro.

2.9 La propuesta de Singapur de que se liberalicen los servicios de carga aérea, presentada por primera vez en septiembre de 1998 durante la cuarta reunión de ministros de transporte de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), fue recibida positivamente por los mencionados ministros. Esto ha culminado en la adopción por las autoridades de transporte aéreo de ASEAN del memorando de acuerdo (MOU) sobre servicios de carga aérea el 19 de septiembre de 2002 en Yakarta (Indonesia). Se ha percibido el MOU como una etapa importante en ASEAN, dado que se trataba de su primer acuerdo multilateral sobre servicios aéreos aceptado y adoptado por todos los miembros de la Asociación.

3. RECOMENDACIÓN

3.1 Singapur reconoce los beneficios de la liberalización de la carga aérea y ha apoyado activamente dicha tendencia a nivel bilateral y en diversos foros multilaterales, tales como ASEAN y APEC. Por los mencionados motivos, Singapur propone que los miembros de la OACI aceleren, en la mayor medida posible, el ritmo de la liberalización de la carga aérea, particularmente los servicios exclusivamente de carga, a nivel multilateral o plurilateral, de manera recíproca. Dicha liberalización podría abarcar los elementos siguientes:

- a) un método progresivo para permitir que los transportistas designados de los países miembros ejerzan la tercera a la séptima libertades del aire para servicios exclusivamente de carga que se lleven a cabo de manera regular o no regular con la máxima flexibilidad operacional;
- b) el trato no discriminatorio de los transportistas respecto al acceso a las instalaciones y servicios terrestres, el despacho y otros servicios; posibilidades de arreglos de cooperación tales como los códigos compartidos entre transportistas; y
- c) un calendario definitivo para la liberalización multilateral por etapas y progresiva de la carga aérea, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias y niveles de desarrollo de las diversas economías.

3.2 Singapur recomienda, además, que dicha liberalización multilateral de la carga aérea se logre independientemente de la liberalización de los servicios de pasajeros, que numerosos países aún no están dispuestos a emprender.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a tener en cuenta las opiniones y recomendaciones expuestas al examinar esta cuestión del orden del día.

