

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 DE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

(Nota presentada por los Estados Unidos de América)

RESUMEN

Numerosos acuerdos de servicios aéreos vigentes no alcanzan la categoría de acuerdos de cielos abiertos y, por consiguiente, carecen de la flexibilidad comercial y operacional necesaria para que los transportistas de carga aérea puedan satisfacer las demandas de los usuarios de la manera más eficiente, económica y oportuna posible. Los derechos que se otorgan en los acuerdos modelo de cielos abiertos y otros semejantes de los Estados Unidos proporcionan dicha flexibilidad y condiciones que permiten que prospere el sector de carga aérea. Si bien prefieren plenos acuerdos de cielos abiertos, los Estados Unidos consideran que la adopción de la liberalización de la carga aérea, separadamente de la liberalización de los servicios de pasajeros, es apropiada cuando no impide la liberalización del sector de pasajeros.

Además de la negociación del acceso a los mercados, los Estados deberían considerar el efecto de las restricciones en materia de reglamentación impuestas al sector de carga aérea, que no figuran en los acuerdos de servicios aéreos. La imposición de restricciones tales como la prohibición de vuelos nocturnos y su efecto en los transportistas de carga aérea causan particular preocupación. Los Estados no deberían imponer restricciones sobre las operaciones, incluyendo los vuelos nocturnos, como primer recurso, pero deberían aplicar el enfoque equilibrado a la gestión del ruido que figura en la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 4.1

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La importancia creciente de la carga aérea en la economía mundial se reconoce ampliamente, al igual que sus características si se compara con el transporte de pasajeros. Muchas de estas características no se tratan de manera suficiente cuando la carga se incluye como un adjunto al intercambio de derechos de acceso a los mercados que suele figurar en los acuerdos de servicios de pasajeros que no son plenamente liberales. Si bien consideran que la liberalización del tipo cielos abiertos para los servicios

de pasajeros y carga constituye el mejor método, los Estados Unidos han apoyado la liberalización por separado de la carga aérea sin que se liberalicen los servicios de pasajeros en determinados casos.

2. LA CARGA AÉREA — UN CASO PARTICULAR

2.1 Al considerarse el intercambio de derechos relativos a servicios de carga aérea, deben tenerse en cuenta varias características de la carga aérea:

- a) El tráfico de carga suele transportarse en un solo sentido, mientras que, por lo general, los pasajeros efectúan vuelos de ida y vuelta; además, el volumen del tráfico en una dirección raras veces equivale al volumen en el otro sentido. Por consiguiente, las operaciones triangulares, los sistemas de rutas radiales y los ajustes frecuentes de ruta son necesarios para efectuar operaciones de carga comercialmente viables. Para satisfacer dichas necesidades, los acuerdos de cielos abiertos deberían abarcar estructuras con itinerarios libres, derechos equivalentes para los servicios regulares y chárter y la aplicación de la primera a la séptima libertades para los servicios exclusivamente de carga.
- b) La carga puede consolidarse en aeropuertos focales para una expedición más eficiente, almacenarse temporalmente y expedirse por las rutas más eficaces desde el punto de vista comercial. Por ello, la quinta y séptima libertades, los plenos derechos de cambio de capacidad, la utilización de puntos terminales concomitantes, la combinación de números de vuelo en un vuelo único, la eliminación de restricciones relativas a tipo o capacidad de las aeronaves y la flexibilidad en materia de rutas constituyen elementos críticos para que los transportistas de carga puedan responder rápidamente a las necesidades del mercado e incluir puntos en que el volumen de carga local no justificaría el servicio.
- c) Mientras los pasajeros se dirigen hasta los aeropuertos y regresan de los mismos por sus propios medios, la carga exige manipulación del punto de embalaje al punto de entrega. Por consiguiente, es importante que los proveedores de servicios de carga aérea puedan tener derechos efectivos en materia de servicios de escala y transporte intermodal de modo que puedan ofrecer el servicio fluido que los usuarios de los servicios de carga aérea exigen.

2.2 En un entorno en que se aplica cada vez más la mundialización, la mayoría de los acuerdos que no alcanzan el nivel de liberalización de los acuerdos de cielos abiertos carecen de la flexibilidad comercial y operacional necesaria para permitir que los transportistas de carga aérea puedan satisfacer la demanda de los usuarios de la manera más eficiente, económica y oportuna posible. Dichos acuerdos pueden limitar la capacidad de los transportistas aéreos de responder a la evolución del mercado y explotar el potencial del mercado regional y mundial, que de otro modo sería posible, particularmente en el caso del transporte de carga de elevado valor y con plazos críticos. Los acuerdos de cielos abiertos permiten proporcionar fácilmente la flexibilidad necesaria.

2.3 En el modelo de acuerdo de cielos abiertos utilizado por los Estados Unidos se tienen en cuenta todas las preocupaciones particulares de los transportistas de carga aérea. Las disposiciones básicas de dichos acuerdos (véase la nota ATConf/5-WP/50, párrafo 2.3) se aplican por igual a los transportistas de carga y pasajeros. Además de los correspondientes derechos, los Estados Unidos tratan de incluir en todos sus acuerdos de cielos abiertos la séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga. Su experiencia indica que este conjunto de derechos proporciona condiciones que permiten que prospere el transporte de carga aérea.

2.4 Los Estados Unidos prefieren concertar amplios acuerdos de cielos abiertos, dado que así los Estados que abren sus sectores de pasajeros y carga pueden lograr mayores beneficios económicos. Sin

embargo, instan a los Estados que por cualquier motivo aún no estén dispuestos a liberalizar plenamente el sector de pasajeros a que consideren acuerdos de cielos abiertos únicamente para la carga, a condición de que dicho modo de proceder no impida la liberalización del sector de pasajeros. La experiencia de los Estados Unidos indica que la liberalización de la carga puede aumentar la confianza y constituir un paso importante hacia la plena liberalización.

3. RESTRICCIONES OPERACIONALES

3.1 Además de la negociación del acceso a los mercados, los Estados deberían considerar el efecto que tienen en el transporte de la carga aérea las restricciones reglamentarias ajenas a los acuerdos de servicios aéreos. Las restricciones operacionales impuestas a las aeronaves por motivos ambientales pueden tener repercusiones innecesarias en el mercado, si no se tiene en cuenta su efecto en los explotadores o no se consideran otras medidas menos costosas. Constituyen una preocupación particular la imposición de restricciones, tales como la prohibición de vuelos nocturnos, y su efecto en los transportistas de carga aérea. Los transportistas de carga aérea necesitan mayor flexibilidad que la de las aeronaves de pasajeros, a fin de poder efectuar vuelos fuera de las horas de oficina, sobre todo en los aeropuertos con limitaciones de turnos, particularmente en el caso de los proveedores de servicios aéreos, cuyos clientes exigen una expedición rápida, lo que supone una recogida tardía y una temprana entrega. Numerosos transportistas de carga suelen recoger los bultos de noche, transportarlos a centros aeroportuarios donde pueden clasificarse y luego entregarlos a media mañana el día laborable siguiente. Las restricciones impuestas a los vuelos nocturnos no sólo socavan la eficacia y capacidad de competir de dichos transportistas, sino que, además, disminuyen la actividad comercial regional y el bienestar económico de los residentes y las comunidades locales.

3.2 Los Estados Unidos reconocen que el transporte de carga aérea puede seguir aumentando, al igual que sus beneficios para la economía, pero únicamente si se lleva a cabo de manera segura y se respeta el medio ambiente. Sin embargo, los Estados no deberían imponer, como primer recurso, restricciones operacionales, incluyendo las que se aplican a los vulnerables vuelos nocturnos. En la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI, adoptada unánimemente en octubre de 2001, se proporciona a los Estados miembros de la OACI un enfoque objeto de acuerdo internacional para hacer frente a los problemas del ruido teniendo en cuenta la protección del medio ambiente y de manera responsable desde el punto de vista económico. Además, los Estados miembros de la OACI convinieron en que las restricciones operacionales deberían considerarse únicamente después de haber agotado todas las demás medidas a su alcance para resolver los problemas de ruido y capacidad y haber evaluado los costos y beneficios de las diversas medidas de común acuerdo con todos los interesados. El objeto de dicho modo de proceder consiste en resolver los problemas de ruido de la manera más económica posible. Los Estados Unidos instan a los Estados miembros de la OACI a que apliquen el enfoque equilibrado para la gestión del ruido que figura en la Resolución A33-7, que constituye la única manera de responder a las preocupaciones ambientales de la población, preservando al mismo tiempo los beneficios económicos de los servicios de carga aérea.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

- 4.1 Se invita a la Conferencia a examinar los puntos de vista expuestos y concluir que:
- a) deben tenerse en cuenta las características propias de la carga aérea al analizar la liberalización de los derechos relativos a servicios aéreos;
 - b) los acuerdos de cielos abiertos proporcionan las mejores condiciones para que el transporte de carga aérea pueda prosperar; y

- c) los Estados deberían considerar la posibilidad de aplicar acuerdos de cielos abiertos respecto a la carga únicamente, a condición de que dicho modo de proceder no impida la liberalización del sector de pasajeros.

— FIN —