

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 la República de Corea)

RESUMEN

La República de Corea pone de relieve la necesidad de contar con una liberalización equilibrada por lo que respecta a los servicios de carga aérea. Dicha liberalización debería considerarse de preferencia en lugar de la del sector de pasajeros. En relación con el alcance y el campo de aplicación de la liberalización, los derechos de tráfico de las libertades tercera y cuarta deberían incluirse en un primer momento para mantener el equilibrio entre los Estados interesados. Si han de liberalizarse los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades por lo que respecta al sector de carga, también debería incluirse la octava libertad en aras del equilibrio entre los Estados interesados.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La liberalización del sector de carga aérea es más factible que la del sector de pasajeros porque en muchos países el servicio de carga es objeto de menos reglamentación y está menos restringido por el factor tiempo que el sector de pasajeros. Además, muchos países ya han liberalizado los servicios de carga aérea a los niveles bilateral o regional. Por otra parte, ha habido deliberaciones más activas con respecto a la liberalización de la carga aérea en organizaciones internacionales tales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y en el Consejo de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

1.2 Lo que es más, el hecho de que el tráfico de carga aérea haya aumentado más rápidamente que el de pasajeros, así como las experiencias positivas con respecto a la liberalización del sector de la carga aérea constituyen una base sólida respecto a la necesidad y los fundamentos para la liberalización de la carga aérea.

1.3 No obstante, hay varias cuestiones, por ejemplo, el desacuerdo entre el sector de pasajeros y el de carga, los derechos de tráfico y la flexibilidad operacional, con respecto a las cuales no será fácil alcanzar una solución armoniosa y, por consiguiente, las mismas deberían examinarse con antelación.

2. ANÁLISIS

2.1 Por lo que respecta a la cuestión del desacuerdo entre el sector de pasajeros y el de carga, podrían surgir problemas en relación con los transportistas aéreos que realizan vuelos tanto con aeronaves exclusivamente de carga como con aeronaves mixtas. En este caso, lo más probable es que se apliquen las disposiciones relativas a los servicios de pasajeros, especialmente por lo que respecta a los servicios mixtos.

2.2 Habitualmente, las disposiciones relativas a los servicios de carga se incluyen en las disposiciones relativas a los servicios de pasajeros o algunas veces la mayoría de los Estados simplemente no incluyen las disposiciones sobre los servicios de carga en sus acuerdos de servicios aéreos. Por consiguiente, la liberalización de la carga únicamente podría acarrear problemas de dualidad por lo que respecta a los servicios de pasajeros.

2.3 El equilibrio de los derechos de tráfico entre los Estados interesados es fundamental. Habitualmente los derechos de tráfico de la tercera y la cuarta libertades se intercambian bilateralmente según el principio de reciprocidad, mientras que el derecho de tráfico de la quinta libertad se concede caso por caso y el derecho de tráfico de la séptima libertad habitualmente no se permite porque el servicio no proviene del Estado originador. El hecho de permitir los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades contravendría gravemente los mercados, tanto interiores como bilaterales, y acarrearía un gran desequilibrio entre los Estados interesados.

2.4 Si se liberalizan los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades en el sector de la carga aérea, los Estados con menor poder de negociación se encontrarían en situación de inferioridad con respecto a los Estados con mayor poder de negociación porque los primeros tendrían menos oportunidades que los segundos de ejercer dichos derechos de tráfico con los Estados vecinos.

2.5 Si han de liberalizarse los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades en el sector de la carga aérea, también debería liberalizarse el derecho de tráfico de la octava libertad a fin de mantener el equilibrio entre los Estados interesados. Los Estados con menor poder de negociación se verían compensados en parte por lo que respecta a algunas de las desventajas de la liberalización de los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades relativos a la carga.

2.6 El tráfico de la octava libertad no se aplica únicamente al sector de la carga. Puede aplicarse también al sector de pasajeros, de igual manera.

2.7 Por consiguiente, la liberalización de los servicios de carga aérea debería limitarse únicamente a los derechos de tráfico de la tercera y la cuarta libertades, o ampliarse de modo que incluya los derechos de tráfico de la octava libertad a fin de asegurar el equilibrio entre los Estados interesados.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se invita a la Conferencia a llegar a la conclusión de que:

- a) se considere de preferencia la liberalización de los servicios de carga aérea en lugar de la del sector de pasajeros;
- b) la liberalización de los servicios de carga aérea debería limitarse de preferencia a los derechos de tráfico de la tercera y la cuarta libertades en un primer momento a fin de mantener el equilibrio entre los Estados interesados;
- c) debería incluirse asimismo el tráfico de la octava libertad a fin de mantener el equilibrio entre los Estados interesados, si los servicios de carga aérea han de liberalizarse en los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades; y
- d) debería adoptarse el Anexo sobre los servicios de carga aérea o un marco separado relativo a la carga aérea a fin de asegurar la explotación estable de los servicios de carga aérea, incluyendo las aeronaves exclusivamente de carga y los servicios mixtos.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a tener en cuenta estos pareceres y conclusiones al examinar esta cuestión.

— FIN —