



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo**
2.1: Acceso a los mercados

LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

(Nota presentada por la Secretaría de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se examinan cuestiones de acceso a los mercados en relación con los servicios de carga aérea y se proponen maneras de facilitar aún más la liberalización, en particular con respecto a las operaciones exclusivamente de carga, con el propósito de adaptarse a las características distintivas de esos servicios y a un entorno de mercado globalizado.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar la información y las evaluaciones que se presentan en esta nota de estudio;
- b) respaldar las conclusiones formuladas en el párrafo 6; y
- c) adoptar las recomendaciones del párrafo 4.

<i>Referencias:</i>	Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en la página web www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los servicios de carga aérea se han vuelto cada día más importantes para el desarrollo económico y el comercio mundial. Según fuentes corroboradas, en 2011, el total de artículos transportados en el mundo por vía aérea representó cerca del 2% del comercio mundial en volumen, pero alrededor del 40% en valor. Para la mayor parte de los artículos de alto valor se recurre al transporte por vía aérea. Los pronósticos sugieren que en el curso de los próximos 20 años, el mercado mundial de carga aérea crecerá a una tasa anual de 5,2%, lo cual refleja el incremento en el comercio por la liberalización de los mercados.

1.2 En los últimos 20 años, los servicios de carga aérea internacionales se han visto favorecidos por el número creciente de acuerdos de liberalización. Por ejemplo, a fines de octubre de 2012, del total de más de 400 acuerdos de cielos abiertos concertados por los Estados, en más de 100 se

otorgaba la séptima libertad para los servicios de carga aérea o aquellos exclusivamente de carga, aumentando así la oportunidad de crecimiento de dichos servicios.

1.3 No obstante, los explotadores de servicios de carga aérea siguen enfrentando numerosas restricciones, entre las que se incluyen libertades limitadas conforme a un número considerable de acuerdos tradicionales y un régimen centrado principalmente en los servicios de pasajeros y los servicios combinados. Además, tienen que enfrentar restricciones operacionales, como prohibición de vuelo durante ciertas horas, derechos limitados en cuanto a servicios de escala, y requisitos aduaneros difíciles. Dado el carácter “unidireccional” del tráfico de carga aérea y el surgimiento de explotadores verdaderamente mundiales en el sector de envíos expresos con centros aeroportuarios en distintos países, se ha hecho más evidente que con estas restricciones ya no es posible satisfacer las necesidades de la industria de carga aérea y sus clientes en un entorno globalizado. Por consiguiente, la industria pide que se reconozca la importante función y las características distintivas de las operaciones de carga aérea, y que haya más libertad comercial y una orientación empresarial.

2. ANÁLISIS

2.1 En las dos últimas conferencias de transporte aéreo, la OACI, los Estados y la industria analizaron la ampliación de la libertad para los servicios de carga aérea en el contexto de la liberalización del acceso a los mercados. Asimismo, la OACI elaboró textos de orientación y arreglos normativos de liberalización, como la cláusula modelo bilateral (anexo sobre carga aérea) respaldada por la ATConf/5, que se incluye en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) para uso de los Estados.

2.2 En relación con los posibles enfoques para la liberalización de los servicios de carga aérea, la ATConf/5 recomendó que los Estados actuaran a su discreción unilateralmente, bilateralmente o mediante un enfoque multilateral. Esta orientación sigue aplicándose.

2.3 Conforme a lo acordado en la ATConf/5, para las operaciones de carga aérea y, en particular, aquellas exclusivamente de carga, debe considerarse una liberalización acelerada. Al respecto, tanto los Estados como la OACI pueden desempeñar una función en lo que se refiere a avanzar la liberalización. Los Estados pueden, en el marco de acuerdos de servicios aéreos existentes, considerar el otorgamiento de más libertad y flexibilidad operacional para los servicios de carga aérea, adaptándose a las características distintivas y los requisitos de las operaciones de carga aérea y sus clientes.

2.4 La OACI puede desempeñar una función de liderazgo en la exploración de enfoques multilaterales, según lo recomendado por la ATConf/5. Un enfoque que la OACI podría considerar es la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización en los servicios exclusivamente de carga. Este acuerdo podría basarse en las disposiciones existentes, como la cláusula modelo de la OACI para carga aérea, o en aquellas que se incluyen en los acuerdos de cielos abiertos para otorgar derechos de tráfico y flexibilidad operacional.

2.5 Esta labor requeriría además proceder con un estudio minucioso y preparativos, lo cual incluiría consultas con los expertos, los Estados y los interesados del sector de la aviación. Teniendo en cuenta las distintas condiciones y necesidades de los Estados, el acuerdo podría prepararse para la firma de las partes que inicialmente estén dispuestas y disponibles, y quedar abierto para la adhesión ulterior de otros interesados. Esta iniciativa, si la aprueba la comunidad de la aviación internacional, representaría un paso significativo hacia el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Cabría notar que en un estudio reciente de los Estados, realizado en octubre de 2012, se estableció que el 78% de los que respondieron (48 de 61) apoyaba el hecho de que la OACI emprendiera esta medida.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 De las deliberaciones anteriores, pueden extraerse las conclusiones siguientes:

- a) el crecimiento y la expansión de los servicios de carga aérea favorece el desarrollo sostenible del transporte aéreo y contribuye al comercio mundial y el desarrollo económico;
- b) es preciso que los Estados consideren debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea, especialmente de las operaciones exclusivamente de carga, al concertar arreglos de servicios aéreos; y
- c) la orientación de la OACI con respecto a liberalización de los servicios de carga aérea sigue siendo pertinente y debería alentarse su utilización por los Estados. La OACI puede desempeñar una función importante en la facilitación de un mayor grado de liberalización a este respecto, comprendida la elaboración de un enfoque multilateral.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se someten a la consideración de la Conferencia las recomendaciones siguientes:

- a) los Estados deberían considerar debidamente las características distintivas de los servicios de carga aérea cuando intercambien derechos de acceso a los mercados en el marco de acuerdos de servicios aéreos, en particular en el contexto de las operaciones exclusivamente de carga, y otorgar los derechos apropiados y la flexibilidad operacional adecuada para adaptarse a las necesidades de estos servicios; y
- b) la OACI debería iniciar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios exclusivamente de carga, según figura en los párrafos 2.4 y 2.5 precedentes.