

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

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 2.2 DEL ORDEN DEL DÍA

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización
2.2: Acceso a los mercados**

Nota.— El examen de esta cuestión se dividió en tres partes: 1) liberalización del acceso a los mercados; 2) arrendamiento de aeronaves; y 3) liberalización de los servicios de carga aérea.

PARTE I — LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS

2.2.1 Documentación

La **Secretaría (WP/8)** examinó la evolución reciente de la liberalización del acceso a los mercados, abarcando el intercambio de derechos básicos de acceso a los mercados así como las limitaciones de los aeropuertos por lo que respecta al acceso a los mercados. Si bien se había progresado en relación con la liberalización del acceso a los mercados tanto al nivel bilateral como a nivel subregional y regional, la Secretaría consideraba que las condiciones no habían alcanzado el punto ideal para lograr un acuerdo mundial multilateral relativo al intercambio de derechos de tráfico. Se destacaron el problema del acceso a los mercados en aeropuertos con capacidad limitada y las cuestiones conexas de la asignación de turnos, y se recalcó que era preciso que los Estados, al liberalizar el acceso a los mercados, tuvieran debidamente en cuenta las limitaciones de la capacidad aeroportuaria y las necesidades en materia de infraestructura a largo plazo.

La **Secretaría (WP/21)** examinó la evolución de la liberalización relativa al acceso a los mercados desde el punto de vista de la reglamentación por lo que respecta a acuerdos y arreglos bilaterales, regionales y multilaterales, y desde el punto de vista de la industria por lo que respecta a alianzas entre líneas aéreas, compartición de códigos y las alianzas/fusiones.

Cuba (WP/51) llegó a la conclusión de que, basándose en su propia experiencia, la inclusión de tres servicios de transporte aéreo en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) no ha tenido grandes repercusiones debido a lo limitado de su alcance y al hecho de que la aplicación del principio de la nación más favorecida (NMF) era inaceptable en relación con el transporte aéreo. Por consiguiente, el presente y el futuro del transporte aéreo radican en la OACI cuyos esfuerzos en aras de una liberalización del transporte aéreo gradual, progresiva y ordenada alcanzaban un equilibrio adecuado con los intereses de los Estados para mantener una participación efectiva y sostenida.

Georgia (WP/42) presentó sus pareceres sobre las maneras de lograr igualdad no sólo de derechos de mercado sino también de oportunidades, mediante acuerdos entre líneas aéreas fuertes y débiles.

Georgia (WP/44) explicó sus pareceres acerca del término “transporte” y la situación de las denominadas sexta, séptima, octava y novena libertades del aire.

La **India (WP/85)** puso de relieve el problema del desequilibrio en el suministro de los servicios del transporte aéreo ocasionado por el hecho de que algunos aeropuertos no disponían de turnos mientras que otros aeropuertos contaban con la capacidad adecuada para aceptar servicios adicionales. Esta situación va en contra del principio básico de

reciprocidad y se complica aún más debido a las prohibiciones de vuelos nocturnos impuestas por algunos Estados. Para remediar esta situación, la India sugirió que se concediera un trato preferencial por lo que respecta al procedimiento de asignación de turnos de la IATA similar al que se concede actualmente a los nuevos explotadores que ingresan, y que se suprimieran las prohibiciones de vuelos nocturnos además de darse estricto cumplimiento a las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

La **India (WP/86)**, basándose en su propia experiencia relativa a la liberalización unilateral de las operaciones de carga aérea y los vuelos chárter de turismo, recomendó este método a otros Estados para estos dos sectores del transporte aéreo.

El **Pakistán (WP/57)** explicó sus motivos para seguir adoptando el enfoque bilateral por lo que respecta al acceso a los mercados sin suprimir el concepto de reciprocidad. El Pakistán aludió a la necesidad de contar con un mecanismo mediante el cual las líneas aéreas de los países en desarrollo puedan obtener los turnos aeroportuarios de su elección de manera que puedan proporcionar las conexiones aéreas necesarias entre los Estados desarrollados y los Estados en desarrollo.

A juicio de los **Estados Unidos (WP/50)** el acceso no restringido al mercado internacional para los proveedores de servicios aéreos constituye un factor fundamental para permitir que el sector del transporte aéreo pueda maximizar su contribución a la economía mundial. El ímpetu de la liberalización debería mantenerse mediante la utilización de acuerdos de cielos abiertos a los niveles bilateral, regional, plurilateral y multilateral. La congestión en los aeropuertos no ha sido un impedimento significativo para los Estados por lo que respecta a la concertación de acuerdos liberalizados de servicios aéreos. Hasta la fecha no había pruebas de que el progreso de la liberalización aumentaría mediante una ampliación del alcance actual del Anexo sobre servicios de transporte aéreo del AGCS.

Los **Miembros de la CAAC (WP/64)** sugirieron que la OACI elaborara orientaciones y reglamentación sobre la asignación de turnos en las que se identificaran los medios de obtener turnos en los aeropuertos por lo que respecta a los transportistas que no pueden acceder al mercado en aeropuertos con turnos restringidos, teniendo en cuenta el Artículo 15 del Convenio de Chicago y los principios de transparencia, de no discriminación y de igualdad de oportunidades. La OACI debería elaborar con la IATA criterios detallados y claros para salvaguardar la competencia leal entre transportistas aéreos, de manera que estos puedan tener acceso a los mercados en los aeropuertos de capacidad limitada.

Los **Miembros de la CLAC (WP/99)** describieron el procedimiento y las medidas que deben adoptarse para lograr un acceso a los mercados más flexible en la región de América latina, comprendida la armonización de normas relativas al otorgamiento de permisos de explotación y el otorgamiento gradual y ordenado de los derechos de tercera, cuarta y quinta libertades, partiendo del nivel subregional y regional, y promoviendo las operaciones no regulares que no afecten los servicios regulares así como los vuelos regionales entre aeropuertos no tradicionales.

53 Estados africanos (WP/79) se pronunciaron a favor de la liberalización gradual del acceso a los mercados sobre una base regional por lo que respecta a África en el marco de la Decisión de Yamoussoukro de 1999. No apoyaron la liberalización del acceso a los mercados sobre una base mundial que incluiría el otorgamiento sin trabas de derechos de

tráfico más allá de la tercera y la cuarta libertades del aire. Consideraban que los acuerdos comerciales de los que podían quedar excluidas las líneas aéreas de un tercer país constituirían la base para el ejercicio de derechos de tráfico en la región y que la OACI, en su calidad de órgano con más amplio panorama del transporte aéreo internacional, debería coordinar la evolución de los futuros arreglos de reglamentación sobre el acceso a los mercados. Para asegurar la participación efectiva de los transportistas africanos en el transporte aéreo internacional debería concedérseles una preferencia no recíproca por lo que respecta a la asignación de turnos aeroportuarios.

El **ACI (WP/91)** consideraba que los explotadores de aeropuertos deberían desempeñar una función de liderazgo en el proceso de establecimiento de turnos y supervisar la asignación eficiente de turnos a las líneas aéreas. Al asignárseles turnos, debería otorgarse a las líneas aéreas el derecho de usar dichos turnos, pero no los derechos de propiedad.

El **ACI (WP/92)** apoyaba una mayor flexibilidad a fin de que los aeropuertos puedan ampliar su capacidad en forma oportuna y rentable a efectos de afrontar el crecimiento de tráfico previsto como resultado de la liberalización. La rápida aplicación de las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000) relativas a los aeropuertos, contribuirá a proporcionar a dichos aeropuertos algunas de las herramientas económicas y financieras que necesitan para aumentar la capacidad.

El **ACI (WP/93)** llegó a la conclusión de que para ampliar su capacidad, los aeropuertos sensibles al ruido dependen de una reducción verosímil del ruido en la fuente, y eran partidarios de normas más estrictas de homologación del ruido de las aeronaves en el marco del Anexo 16 de la OACI.

La **IATA (WP/27)** recalcó que la actual coordinación de horarios de la IATA ofrece orientaciones flexibles y equitativas para la asignación de turnos a nivel mundial, y que la reglamentación nacional y regional podría complicar el sistema, especialmente si no era compatible con el sistema mundial. La IATA sugirió que en todo sistema de asignación de turnos deberían respetarse principios como los que se enumeran a continuación: la compatibilidad mundial; la máxima y efectiva utilización comercial de la capacidad del aeropuerto; el sistema debe ser transparente, justo y no discriminatorio; y debe ser simple, práctico y económicamente sostenible.

La **ITF (WP/74)** apoyaba el hecho de que los Estados deberían administrar activamente sus derechos de tráfico para asegurar la reciprocidad, la obtención de beneficios equilibrados, la protección del interés público y la participación de todos los Estados en el suministro de servicios de transporte aéreo. No debería producirse ninguna ampliación adicional del Acuerdo general sobre el comercio de servicios (AGCS) en el sector del transporte aéreo.

Los **Estados Unidos (WP/90 — nota de información)** proporcionaron, a modo de ejemplos útiles de instrumentos recientes de liberalización, su modelo de acuerdo bilateral de cielos abiertos, el Acuerdo multilateral sobre la liberalización del transporte aéreo internacional entre siete Estados de APEC (el acuerdo “MALIAT” o “Kona”) y el Protocolo del acuerdo Kona.

IFALPA (WP/34 — nota de información) consideraba que la liberalización del acceso a los mercados también planteaba inquietudes laborales y sociales debido a las diferencias de un país a otro en relación con la legislación y las políticas laborales y sociales. A juicio de IFALPA a los transportistas no debería concedérsele derechos de cabotaje ni derechos de tráfico de séptima libertad pues IFALPA consideraba que dichas operaciones equivalían a una “bandera de conveniencia”.

ALADA (WP/71 — nota de información) reconocía que, a mediano plazo, no era posible implantar modificaciones radicales por lo que respecta al intercambio de derechos de acceso a los mercados y consideraba que debería ponerse en práctica un período de transición que permita estructuras regionales de negociación comercial.

2.2.2 Análisis

2.2.2.1 La Conferencia tomó nota de que el hecho de haber permitido que los Estados escogieran su propio ritmo y rumbo para liberalizar el acceso a los mercados sobre una base gradual y ordenada ha redundado en resultados positivos por lo que respecta a la liberalización del transporte aéreo internacional y ha evitado el acceso sin trabas a los mercados, lo cual podría conducir a una competencia desleal por parte de los transportistas dominantes. Si bien existían ciertos riesgos, los países pequeños que obtienen acceso liberalizado a grandes mercados para sus líneas aéreas por medio de acuerdos de cielos abiertos podrían ver a sus sectores de comercio y turismo significativamente beneficiados. Era importante tener en cuenta que el acceso a los mercados comprendía algo más que los derechos de tráfico únicamente; también era preciso liberalizar la capacidad, la fijación de precios, las operaciones no regulares, y los servicios conexos tales como la compartición de códigos, los servicios de escala y los sistemas de reserva por computadora.

2.2.2.2 Hubo pareceres diferentes por lo que respecta al problema de las líneas aéreas que no pueden ejercer sus derechos de tráfico a raíz de la falta de turnos aeroportuarios. Algunos países en desarrollo intentaban obtener preferencia en relación con la asignación de turnos mientras que otros Estados apoyaban el sistema de la IATA pues proporcionaba disposiciones comunes para todos los Estados. Se sugirió que la eliminación de las prohibiciones de vuelos nocturnos aumentaría la capacidad de los aeropuertos y contribuiría mucho a resolver el problema de las líneas aéreas que no pueden ejercer sus derechos de tráfico en ciertos aeropuertos. No obstante, esto ocasionaría difíciles problemas ambientales en los aeropuertos en cuestión. La OACI había publicado un estudio sobre las *Consecuencias normativas de la asignación de turnos de salida y llegada de vuelos en los aeropuertos internacionales* (Circular 283, 2001). Se sugirió que la OACI llevara a cabo otro estudio para identificar los medios de obtención de turnos en los aeropuertos para los transportistas que no pueden tener acceso al mercado en los aeropuertos con limitaciones respecto a los turnos, teniendo en cuenta el Artículo 15 del Convenio y los principios de transparencia, no discriminación e igualdad de oportunidades.

2.2.2.3 Hubo apoyo en relación con que no se produjera ninguna ampliación del Anexo del AGCS sobre los servicios de transporte aéreo, más allá de los tres servicios que actualmente abarcaba, pero algunos Estados consideraron que la inclusión de otros servicios sería ventajosa para fomentar la competencia.

2.2.2.4 Hubo acuerdo generalizado en el sentido de que la OACI debería continuar con su función de liderazgo en la elaboración de orientaciones sobre políticas relacionadas con la reglamentación del transporte aéreo internacional.

2.2.3 Conclusiones

2.2.3.1 Basándose en la documentación y en las consiguientes deliberaciones sobre la liberalización del acceso a los mercados en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) Después de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/4) de 1994, se ha progresado considerablemente en cuanto a la liberalización del acceso a los mercados, en particular a escala regional y subregional. Lo más importante es el hecho de que, en general, los Estados se han vuelto más abiertos y receptivos respecto a la liberalización, ajustando muchos de ellos sus políticas y prácticas para responder a los desafíos de la liberalización.
- b) La experiencia del último decenio ha confirmado que los regímenes de reglamentación bilaterales, regionales y multilaterales basados en el Convenio de Chicago pueden coexistir, y de hecho lo hacen, del mismo modo en que pueden adaptarse a diferentes enfoques respecto a la reglamentación del transporte aéreo. Estos regímenes siguen proporcionando una plataforma viable y flexible para que los Estados persigan la liberalización de acuerdo con sus necesidades, objetivos y circunstancias. El número de acuerdos de cielos abiertos y otros acuerdos liberales son prueba de que estos regímenes han sido muy efectivos para el aumento de la liberalización, y el ímpetu logrado debería mantenerse.
- c) El Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) es importante para la liberalización y la explotación de los servicios aéreos internacionales. Por consiguiente, los Estados deberían aspirar a la adhesión universal al IASTA y a su implantación, y la OACI debería continuar promoviendo.
- d) La aplicación del principio básico de nación más favorecida (NMF) del AGCS a los derechos de tráfico sigue siendo un asunto complejo y difícil. Si bien la ampliación de la aplicación del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del AGCS para que incluya algunos de los denominados derechos comerciales y algunos aspectos de los derechos esenciales cuenta con cierto respaldo, no hay consenso mundial en cuanto a si dicha tarea debería emprenderse y en cuanto a la forma en que debe realizarse. Asimismo, en esta etapa no está definitivamente decidido si el AGCS constituye una opción eficaz para la liberalización del transporte aéreo.
- e) Si bien el multilateralismo por lo que respecta a los derechos comerciales en la mayor medida posible sigue siendo un objetivo de la Organización, en esta etapa no están dadas las condiciones para un acuerdo multilateral mundial relativo al intercambio de derechos de tráfico. Al respecto, los Estados deberían continuar trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias preferencias y a su propio ritmo, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda. El Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI que se ha propuesto ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización.
- f) Hasta el momento la congestión en los aeropuertos no ha constituido un impedimento significativo para la concertación de acuerdos liberalizados de servicios aéreos por parte de los Estados. No obstante, al liberalizar el acceso a los mercados, deberían tenerse en cuenta las limitaciones de la capacidad aeroportuaria y las necesidades a largo plazo en materia de infraestructura. Los problemas de los transportistas aéreos

que no pueden ejercer sus derechos de tráfico en un aeropuerto de capacidad limitada pueden resolverse, si es necesario, en el contexto de las deliberaciones sobre los acuerdos de servicios aéreos pertinentes.

- g) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.
- h) La OACI debería continuar vigilando de cerca la evolución de la reglamentación y de la industria y preparar un inventario de la experiencia práctica de los Estados con respecto a la liberalización y enviar la información pertinente a los Estados contratantes. Además, la OACI debería seguir manteniendo actualizados los textos de orientación vigentes en materia de reglamentación económica del transporte aéreo internacional y elaborar la nueva orientación que sea necesaria para facilitar la liberalización y mejorar la armonización, por ejemplo, mediante el MASA.

PARTE II — ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

2.2.4

Documentación

La **Secretaría (WP/9)** documentó la importancia cada vez mayor del arrendamiento de aeronaves para el acceso a los mercados, y describió los enfoques de reglamentación de los Estados con respecto a la práctica, señaló los posibles problemas de seguridad operacional y los medios para resolverlos y propuso una cláusula modelo de reglamentación que abarca los aspectos de seguridad operacional y económicos de esta práctica.

La **AICA (WP/33)** consideraba que era de importancia vital que se permitiera a las líneas aéreas la libertad de arrendar aeronaves, con o sin tripulación, siempre y cuando se cumpliera con los requisitos de seguridad operacional fundamentales.

El **ITF (WP/73)** recomendaba que los Estados adoptaran un planteamiento restrictivo en cuanto a los arrendamientos, salvo en los casos en que cuestiones que afectan a los ocupantes de las aeronaves (tanto a los pasajeros como a los miembros de la tripulación) y que se relacionan con la interferencia ilícita, los seguros, la aplicabilidad de la legislación sobre empleo y la jurisdicción aplicable se encuentren plenamente resueltas de manera que se ofrezca el máximo nivel de seguridad y protección a los ocupantes de la aeronave. El ejercicio de derechos de tráfico que no hayan sido designados o autorizados debería prohibirse.

2.2.5

Análisis

2.2.5.1 Se consideraba que el arrendamiento ofrecía flexibilidad y ventajas a las líneas aéreas en todos los Estados, aunque existían inquietudes con respecto a las líneas aéreas con gran proporción de aeronaves arrendadas con tripulación (con tripulación normalmente de otra línea aérea) y a la posibilidad de que no quedara clara la línea de responsabilidad relacionada con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Los Acuerdos en el marco del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago sobre el

arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves o mediante el Acuerdo bilateral de servicios aéreos podrían abordar algunas de las inquietudes relacionadas con la seguridad operacional. También era preciso asegurar que el arrendamiento con tripulación no se tradujera en que las líneas aéreas utilizaran derechos de tráfico para los cuales no estaban autorizadas.

2.2.5.2 Hubo apoyo en principio por lo que respecta la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la Secretaría, si bien debería quedar claro que la misma era para el uso optativo a discreción de los Estados, y que determinados aspectos debían aclararse.

2.2.6 Conclusiones y medidas que deben adoptarse

2.2.6.1 Basándose en sus deliberaciones y en la documentación, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) el arrendamiento (tanto con tripulación como sin tripulación) ofrece considerables ventajas a los transportistas aéreos, permite servicios aéreos ampliados y más flexibles y brinda oportunidades para la creación de nuevos transportistas. No obstante, también plantea cuestiones normativas relacionadas con aspectos económicos y de seguridad operacional que es preciso abordar;
- b) cuando sea necesario, los Estados deberían examinar sus respuestas normativas en relación con la utilización de aeronaves arrendadas en servicios internacionales hasta y desde sus territorios y debería garantizar una responsabilidad clara por lo que respecta a la vigilancia de la seguridad operacional y el cumplimiento de normas mínimas de seguridad operacional, ya sea mediante la inclusión de las debidas disposiciones en sus acuerdos de servicios aéreos o mediante el establecimiento de Acuerdos con arreglo al Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. En este sentido, pueden utilizarse las *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contenidas en la Circular 295 de la OACI; y
- c) la OACI debería poner a disposición de los Estados contratantes, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la Secretaría después de su enmienda y añadidura de notas explicativas para:
 - i) aclarar el significado de “autoridad competente”;
 - ii) hacer una distinción clara con respecto a las aeronaves arrendadas con tripulación y sin tripulación; y
 - iii) tener en cuenta los arrendamientos con tripulación ad hoc de corto plazo.

PARTE III — CARGA AÉREA

2.2.7 Documentación

La **Secretaría (WP/10)** se ocupó de las características distintivas de la carga aérea y el régimen de reglamentación prevaleciente en los Estados, analizó la necesidad de contar con una reforma de reglamentación y propuso medidas, entre ellas una propuesta de anexo sobre servicios de carga aérea para lograr una mayor liberalización de este sector.

La **India (WP/86)** puso de relieve las medidas adoptadas por este país al liberalizar unilateralmente las operaciones de carga aérea y, basándose en su propia experiencia, recomendó este método a otros Estados por lo que respecta a estos dos sectores de la aviación.

Corea (WP/100) puso de relieve la necesidad de contar con una liberalización equilibrada por lo que respecta a los servicios de carga aérea, con la inclusión en un primer momento de los derechos de tráfico de las libertades tercera y cuarta. Si han de liberalizarse los derechos de tráfico de la quinta y la séptima libertades por lo que respecta al sector de la carga, también debería incluirse la octava libertad en aras del equilibrio entre los Estados interesados.

Singapur (WP/38) destacó los beneficios de la liberalización de los servicios de carga aérea y propuso un método progresivo multilateral o plurilateral, con tres elementos: 1) los transportistas designados ejercerían de la tercera a la séptima libertades del aire por lo que respecta a los servicios exclusivamente de carga que se lleven a cabo de manera regular o no regular; 2) el trato no discriminatorio de los transportistas por lo que respecta al acceso a las instalaciones y servicios terrestres, el despacho y otros servicios con arreglos de cooperación tales como los códigos compartidos; y 3) un calendario definitivo para la liberalización multilateral por etapas y progresiva de la carga aérea, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias en niveles de desarrollo de las diversas economías. Dicha liberalización multilateral de la carga aérea podría lograrse independientemente de la liberalización de los servicios de pasajeros.

Los **Estados Unidos (WP/49)** al tomar nota de que numerosos acuerdos de servicios aéreos no conceden a la carga aérea la flexibilidad comercial y operacional necesaria para satisfacer las demandas de los usuarios de la misma manera que mediante acuerdos de cielos abiertos, están dispuestos a ir en busca de la liberalización de la carga aérea separadamente de la liberalización de los servicios de pasajeros, siempre que no impida la liberalización del sector de pasajeros. La imposición de restricciones tales como la previsión de vuelos nocturnos repercuten muy perjudicialmente en la carga aérea y los Estados no deberían adoptar tales medidas en primera instancia, sino más bien aplicar el enfoque equilibrado a la gestión del ruido que figura en la Resolución A33-7 de la Asamblea.

Los **Estados africanos (WP/79)** consideraban que en todo procedimiento de liberalización de la carga deberían tenerse en cuenta las realidades de las líneas aéreas africanas en materia de economía, recursos, envergadura y capacidad para competir, y deberían distinguirse por cambios graduales, progresivos, ordenados y con salvaguardias, por la diferenciación entre transportistas mixtos, de carga e integrados, y porque la liberalización de los servicios mixtos de pasajeros y carga ha de seguir los mismos principios que las operaciones de pasajeros y por la plena liberalización mundial de las operaciones exclusivamente de carga y de las operaciones de carga especializadas.

El **ACI (WP/94)** estuvo a favor de la liberalización del mercado de la carga aérea para alentar el uso óptimo de la capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo y servir de estímulo para el comercio mundial y la creación de empleos al permitir que las fuerzas del mercado determinen los flujos de carga en un mercado mundial interdependiente.

La **TIACA (WP/83)** consideraba que la liberalización de los servicios exclusivamente de carga debería intentar obtenerse en forma acelerada, independientemente de las propuestas para liberalizar los servicios de pasajeros, ya que representa un conjunto de factores económicos distinto del de los servicios de pasajeros y puede redundar en beneficio de la economía mundial. Siempre debería concederse a los transportistas mixtos el derecho de transportar carga junto con pasajeros.

La **ICC (WP/36 — nota de información)** al tomar nota de que la liberalización general del transporte aéreo podría constituir un objetivo a largo plazo, estuvo a favor de un acuerdo que abarcara los servicios de carga aérea a corto plazo. Un acuerdo de carga aérea que ofrezca resultados positivos podría allanar el camino hacia la liberalización del sector del transporte aéreo, pero exigirá que todas las partes interesadas intenten conseguirlo a nivel nacional, regional e internacional.

La **Secretaría de la OCDE (WP/59 — nota de información)** suministró información sobre un amplio estudio realizado por la Secretaría de la OCDE en relación con las reformas de la reglamentación de los servicios de carga aérea con su extenso conjunto de liberalización relativo a la carga aérea para uso bilateral y multilateral.

2.2.8 **Análisis**

2.2.8.1 Si bien hubo apoyo generalizado por la liberalización de los servicios de carga aérea tal como se proponía en la nota de estudio de la Secretaría, comprendidas las medidas relativas a los servicios exclusivamente de carga, existía la preocupación de que una liberalización mayor para los servicios exclusivamente de carga podría perjudicar a los servicios mixtos (de pasajeros y carga). También se manifestó la opinión de que los acuerdos de “cielos abiertos” constituye el modo de liberalizar los servicios de carga aérea.

2.2.8.2 Hubo pareceres dispares por lo que respecta a la utilidad de la liberalización unilateral de la carga aérea; y si bien varios Estados ya lo habían hecho, se temía que ello podría ocasionar confusión en el proceso de liberalización y algunos Estados preferían intentar conseguir la liberalización mediante la estructura bilateral para asegurar la reciprocidad.

2.2.8.3 Era preciso modificar el anexo propuesto sobre servicios de carga aérea para tener en cuenta los casos en que podría no permitirse a una línea aérea exclusivamente de carga la explotación de otras modalidades de servicios de transporte en forma directa y los casos en que los transportistas podrían tener que presentar tarifas de carga. Se convino en que el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación era un aspecto importante de la liberalización de la carga aérea y con esa finalidad los Estados podrían contar con los correspondientes SARPS de la OACI así como con los acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales.

2.2.8.4 Se sugirió que la OACI proporcionara información sobre la experiencia adquirida por los Estados en cuanto a la liberalización de la carga aérea.

2.2.9 **Conclusiones**

2.2.9.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes sobre la liberalización de los servicios de carga aérea y en la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) la carga aérea, y en particular las operaciones exclusivamente de carga, deberían tenerse en cuenta para una liberalización acelerada y una reforma de la reglamentación en vista de sus características distintivas, la naturaleza de la industria de la carga aérea y las posibles ventajas comerciales y económicas dimanantes de dicha reforma;
- b) los Estados deberían considerar la posibilidad de la liberalización de los servicios exclusivamente de carga valiéndose de uno o más de los siguientes elementos:
 - i) la liberalización unilateral del acceso a los mercados exclusivamente de carga sin el requisito de reciprocidad bilateral ni la negociación;
 - ii) la liberalización de los servicios exclusivamente de carga mediante acuerdos bilaterales y negociaciones para asegurar la reciprocidad; y
 - iii) el empleo de un método progresivo multilateral/plurilateral para la liberalización de los servicios exclusivamente de carga.

2.2.9.2 Se propone a la Conferencia que examine el siguiente proyecto del modelo de anexo para que los Estados contratantes lo usen a su discreción en relación con los acuerdos de servicios aéreos.

ANEXO SOBRE LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA

Las Partes convienen lo siguiente:

1. *Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:*
 - a) *recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;*
 - b) *con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;*
 - c) *puede utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad de la aviación que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;*
 - d) *puede concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos incluyendo, sin que esto sea limitativo, los códigos compartidos, la reserva de capacidad y los servicios entre líneas aéreas; y*
 - e) *puede determinar sus propias tarifas de carga que podrán tener que ser presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.*
2. *Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada (cualquiera de la(s) Parte(s), sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga.*

— FIN —