



Aviación y Desarrollo Económico

Aviación de Carga: Convenios de Servicios Aéreos de Carga

Nombre del expositor: Lic. Alejandro Cobián Bustamante.

Correo electrónico: acobian@masair.com.

Teléfono: (+52-55) 5546-3800, extensión 5002.

Institución a la que representa: Aerotransportes Mas de Carga, S.A. De C.V. "Mas Air"

Objetivo de la Ponencia:

Proponer que dentro del texto de todos los Convenios Bilaterales Internacionales Sobre Transporte y Servicios Aéreos, que celebre México, se establezca expresamente un apartado o capítulo especial para regular específicamente los servicios aéreos exclusivos de carga, con una orientación a la apertura y a la flexibilidad operacional de acuerdo a las tendencias de la industria aeronáutica mundial.

Diagnóstico de la situación, carencia y/o problema:

- Tradicionalmente en México se ha tratado y regulado a la aviación de carga con las mismas reglas que aplican a la aviación de pasajeros, lo cual consideramos que no es adecuado.
- En efecto, usualmente en la negociación de los Convenios Bilaterales en que México es parte, la aviación de carga sigue la suerte de la aviación de pasajeros al momento de definirse y acordarse cada uno de los temas materia de la negociación, como designación de líneas aéreas, derechos de tráfico, frecuencias, tarifas, capacidad, equipos, cuadro de rutas, vuelos no regulares y códigos compartidos.

- La Política Aeronáutica actualmente vigente, señala en el apartado de Transporte de Carga, que se deberá:
 - ❖ Fomentar la participación creciente de empresas de carga mexicanas, troncales y regionales, en el intercambio de mercancías tanto en el mercado nacional como internacional;
 - ❖ Reconocer la importancia del transporte aéreo de carga, de tal forma que se incluya en los convenios internacionales como un capítulo específico y, en caso necesario, a través de acuerdos particulares, que impulsen la participación de empresas nacionales de carga en dichos mercados.

- Recientemente, la autoridad aeronáutica mexicana ha empezado a ver a la aviación de carga de forma diferente que a la aviación de pasajeros, tratando de separar las negociaciones y acuerdos en las reuniones bilaterales de consultas.
- La industria aérea carguera nacional, ha crecido y se ha desarrollado en los últimos años de forma muy importante, por lo cual requiere una regulación específica.

Propuestas específicas de solución:

A) Se propone que en todos los Convenios Internacionales Sobre Transporte y Servicios Aéreos que celebre México, se incorpore un capítulo especial para servicios exclusivos de carga, con una orientación y enfoque de apertura y liberalización gradual de los siguientes temas:

➤ Designaciones.

➤ Derechos de Tráfico:

- El ejercicio de la soberanía del estado mexicano sobre el espacio aéreo, fundamenta el intercambio de derechos de tráfico, para garantizar la igualdad de oportunidades, que son los privilegios que cada estado otorga a través de los convenios bilaterales y con los que se asegura el derecho de ejercerlos de manera recíproca.

- Frecuencias.
- Capacidad.
- Equipos.

B) Se propone que esta liberalización se lleve a cabo de acuerdo a lo siguiente:

- ❖ Que se de conforme a los requerimientos del mercado.
- ❖ En base al principio internacional de reciprocidad.

❖ Siempre entre mercados equivalentes para garantizar el principio de igualdad de oportunidades.

- Los mercados del transporte aéreo deben crecer sistemática y metódicamente para asegurar que la capacidad ofrecida corresponda a la demanda real de los servicios, evitando que las aerolíneas incurran en desperdicio de recursos o en una competencia predatoria que sólo tenga como finalidad la eliminación de competidores y las consecuentes prácticas monopólicas.

- Nacionalidad de las Tripulaciones. Que tripulaciones de mando extranjeras puedan operar aeronaves de nacionalidad mexicana.
- Modalidades o esquemas operativos como el Arrendamiento Húmedo de aeronaves (Wet Lease) y el Intercambio de aeronaves (Interchange).
 - La tendencia en la aviación comercial es tener modalidades de operación que brindan flexibilidades comerciales tales como códigos compartidos, y flexibilidades operacionales como el “wet lease”, “dry lease” e “interchange”.

Los principales beneficios de las flexibilidades operacionales:

- o Permite reducir los costos mediante un uso más eficiente de los activos (flota).
- o Se generan nuevas opciones de operación.
- o En la situación actual de los mercados, permitiría volver a retomar la operación normal de forma más rápida.
- Venta y distribución exclusiva de combustible por parte de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

Conclusiones:

Consideramos que el establecimiento de un capítulo especial y específico para la carga dentro de los Convenios Bilaterales de Transporte y Servicios Aéreos en que México sea parte, con un enfoque liberal y de apertura, servirá para tener reglas mucho más claras para este sector de la aviación, y a su vez fortalecerá y desarrollará la industria carguera nacional.