



NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales

3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

LA EXPERIENCIA DE LA CLAC EN LA LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS COMBINADOS DE PASAJEROS, CARGA Y CORREO HASTA LA SEXTA LIBERTAD DEL AIRE

(Nota presentada por Uruguay y apoyada por 19 Estados miembros de la CLAC²)

RESUMEN

En esta nota se presenta la experiencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en la liberalización de los servicios combinados de pasajeros, carga y correo hasta la sexta libertad del aire, mediante un memorando de acuerdo (MoU) suscrito en Punta Cana, República Dominicana, en noviembre de 2025, y hoy adherido por nueve Estados. La experiencia demuestra que un enfoque de liberalización regional, voluntario, complementario de los acuerdos vigentes y de aplicación progresiva, puede ampliar la conectividad y fortalecer la resiliencia de las redes aéreas frente a crisis que afecten la oferta y las tarifas de los servicios. A partir de esta experiencia, se propone que la Conferencia respalde la elaboración, por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de un instrumento modelo de alcance mundial para la liberalización voluntaria de los servicios combinados de pasajeros, carga y correo.

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

- tomar nota de la experiencia de la CLAC en la liberalización de los servicios combinados de pasajeros, carga y correo hasta la sexta libertad del aire, como evidencia de la viabilidad jurídica y operativa de este tipo de instrumentos regionales, voluntarios y de aplicación progresiva; y
- recomendar al Consejo que encomiende al Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) la elaboración de un instrumento modelo, de carácter voluntario y complementario de los acuerdos vigentes, para la liberalización de los servicios combinados de pasajeros, carga y correo, tomando en consideración la experiencia de la CLAC y otras iniciativas regionales pertinentes, para su posterior utilización, en su caso, por los Estados que así lo decidan.

**Objetivo
estratégico:**

Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*

¹ Versión en español proporcionada por Uruguay.

² Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	Memorando de acuerdo sobre Liberalización de Servicios Combinados de Pasajeros, Carga y Correo Aéreo entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Punta Cana, República Dominicana, 9 de noviembre de 2025. Banco Mundial, <i>Indicadores del Desarrollo Mundial</i> : población total (SP.POP.TOTL), producto interno bruto a precios corrientes en dólares de los Estados Unidos (NY.GDP.MKTP.CD) y superficie terrestre (AG.LND.TOTL.K2), datos correspondientes a 2023.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La liberalización del transporte aéreo internacional constituye una herramienta relevante para ampliar la conectividad, facilitar el acceso a los mercados y promover una mayor competencia en beneficio de los usuarios. En América Latina y el Caribe, las grandes distancias, la desigual dimensión de los mercados y la limitada disponibilidad de servicios directos entre numerosos pares de ciudades hacen especialmente necesario avanzar, de manera gradual pero oportuna, mediante soluciones que permitan aprovechar mejor las redes existentes y fortalecer la integración regional, respetando la soberanía de los Estados y sus respectivos marcos jurídicos.

1.2 En este contexto, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), sobre la base de la experiencia regional adquirida con el memorando de acuerdo (MoU) relativo a la liberalización de los servicios exclusivamente de carga aérea hasta la séptima libertad del aire, decidió extender este enfoque a los servicios aéreos combinados de pasajeros, carga y correo. Con ese propósito, la CLAC elaboró y abrió a la suscripción de sus Estados miembros un nuevo MoU que permite, entre los Estados que voluntariamente lo suscriban, el ejercicio recíproco de derechos de tráfico de hasta la sexta libertad del aire, como complemento de los acuerdos bilaterales y multilaterales vigentes.

1.3 Cabe precisar que buena parte de los marcos multilaterales de liberalización adoptados a nivel mundial contemplan derechos de tráfico hasta la quinta libertad del aire. La sexta libertad del aire, en cambio, no siempre es considerada una libertad autónoma, sino que en algunos casos se entiende como el resultado de la combinación práctica del ejercicio de la tercera libertad (transportar tráfico desde el Estado del transportista hacia otro Estado) y la cuarta libertad (transportar tráfico de regreso), derechos a través del territorio del Estado de la aerolínea. No obstante, su empleo como término de referencia está ampliamente extendido en la práctica comercial y en los propios instrumentos de la CLAC, por lo que se utiliza en esta nota en dicho sentido.

1.4 A la fecha, el Memorando ha sido suscrito por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y Uruguay. En conjunto, estos nueve Estados representan aproximadamente 333,2 millones de habitantes, un producto interno bruto agregado de USD 3,68 billones y una superficie terrestre cercana a 13,84 millones de km², según datos del Banco Mundial correspondientes a 2023. Estas cifras configuran un mercado de significativa escala demográfica, territorial y económica para la aplicación de los derechos de tráfico reconocidos en el instrumento.

1.5 La presente nota expone las características y los beneficios potenciales de este mecanismo y propone que la Conferencia examine la conveniencia de impulsar, en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el desarrollo de un instrumento similar de alcance mundial, de carácter voluntario y complementario de los acuerdos vigentes, que facilite la ampliación progresiva de los derechos de tráfico para los servicios aéreos combinados de pasajeros, carga y correo.

2. ANÁLISIS

2.1 El MoU adopta un diseño pragmático y sencillo. En primer lugar, opera como complemento de los acuerdos bilaterales o multilaterales vigentes entre los Estados que voluntariamente lo suscriban, sin sustituirlos ni limitar los derechos previamente reconocidos entre las Partes, y permite el ejercicio recíproco de derechos de tráfico de hasta la sexta libertad para servicios combinados de pasajeros, carga y correo, regulares y no regulares, sin restricciones temporales, geográficas ni de capacidad. En segundo lugar, establece un procedimiento simplificado de suscripción, permanentemente abierto a los Estados miembros de la CLAC, mediante el envío de una comunicación oficial a la Secretaría. Finalmente, contempla una salida igualmente sencilla, ya que cualquier Estado suscriptor puede poner término a su participación mediante comunicación escrita, con efecto a los seis meses. Esta combinación de incorporación voluntaria, suscripción simplificada y salida expedita reduce los costos institucionales y el desgaste diplomático asociados a negociaciones bilaterales sucesivas.

2.2 Los esfuerzos desarrollados a lo largo de varias décadas para avanzar hacia un régimen multilateral amplio de liberalización de los derechos de tráfico reflejan la complejidad de alcanzar consensos entre un número elevado de Estados con realidades e intereses diversos. Frente a esta realidad, los mecanismos regionales, voluntarios y de aplicación progresiva representan una vía complementaria que permite avanzar de manera pragmática, siguiendo la experiencia de mercados de aviación más integrados. Este enfoque resulta especialmente pertinente en América Latina y el Caribe, donde las crisis económicas, sanitarias, geopolíticas y operacionales pueden reducir la oferta, elevar los costos de explotación y traducirse en mayores tarifas para los usuarios; preservar un entorno de libre competencia, al menos en el ámbito regional, puede contribuir a ampliar las alternativas de conectividad y atenuar esos efectos.

2.3 Sin embargo, la proliferación de instrumentos regionales con disposiciones diferentes podría generar fragmentación regulatoria y aumentar la complejidad para los Estados y los operadores. Por ello, resulta conveniente preservar un grado razonable de uniformidad en los principios, definiciones y mecanismos utilizados, lo que en una primera etapa requeriría un amplio respaldo de los Estados para que la OACI elabore un marco uniforme, técnicamente sólido y jurídicamente adaptable a distintas realidades nacionales; en una segunda etapa, correspondería a cada Estado decidir libremente si lo suscribe o se adhiere a él.

2.4 En este sentido, la Conferencia podría recomendar al Consejo que encomiende al Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) la elaboración de un instrumento modelo, tomando en consideración la experiencia de la CLAC y otras iniciativas regionales pertinentes, para su posterior utilización voluntaria por los Estados.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La experiencia de la CLAC muestra que la ampliación voluntaria de los derechos de tráfico hasta la sexta libertad del aire puede contribuir a fortalecer la conectividad regional, ampliar las alternativas de viaje y transporte, y preservar condiciones de competencia frente a crisis que reduzcan la oferta o eleven los costos de los servicios aéreos. La elaboración de un instrumento modelo por la OACI permitiría ofrecer a los Estados una referencia uniforme para avanzar en la liberalización de los servicios combinados pasajeros, carga y correo, manteniendo plenamente su libertad para decidir si lo suscriben o se adhieren a él.