

Diritto e politica dei trasporti

Rivista semestrale *open access* di dottrina, giurisprudenza e documentazione

Fascicolo 1/2025

Con i contributi di
**Fernando Elorza Guerrero, Manuel Guillermo Sarmiento García,
Emilio Romualdi, Christina Zournatzi, Lucrezia Magli,
Nicola Pierpaolo Barbuzzi, Gino Fontana, Martina Baltuzzi,
Vincenzo Palo, Paolo Felix Iurich, Marco Di Giugno,
Paolo Sabra Piazza, Francesca Di Monaco, Emma Maresca**

ISSN 2612-5056

LUISS



La Rivista è promossa dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli, anno 8, n. 14 (I-2025), ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Air Transport Observatory "Antonio Catricalà" at Luiss G. Carli, and it is registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma e Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

La rivista è promossa dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli, anno 7, n. 12 (I-2024)

ISSN 2612-5056

Luiss University Press

Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT) Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista online e open-access, classificata dall'Anvur tra le riviste di classe A nell'area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ - Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS - European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an online, open-access, Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ - Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS - European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Ente Nazionale Aviazione Civile e Luiss University Press

Pubblicato nel mese di ottobre 2025

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file ".doc" alla direzione della Rivista (direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) o alla Segreteria editoriale (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell'Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese e uno in lingua italiana, che non deve superare le 1.000 battute ciascuno (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l'autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall'Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell'Autore:

- a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell'Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d'autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
- b) che l'Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista, salvo espresso consenso del Direttore o del Comitato di direzione;
- c) che le posizioni espresse impegnano l'Autore e non la Rivista;
- d) che l'Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge o nei casi previsti dal Codice etico adottato dalla Rivista;
- e) che l'Autore rispetta tutte le altre indicazioni contenute nel Codice etico della Rivista.

Il Direttore o il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli "estratti" con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell'apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in ".doc" format to the Journal's Executive Editors (direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) or to the Editorial Staff (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author's personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) an abstract in Italian language and an abstract in English of not more than 1.000 characters each (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:

- a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
- b) that the manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another Journal, except for express consent by the Editor-in-Chief or the Executive Editors;
- c) that the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
- d) that the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions or in the cases laid down in the Code of Ethics adopted by the Journal.
- e) that the Author abides by all other provisions of the Journal's Code of Ethics.

The Editor-in-Chief and the Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted. All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
 Prof. Francesco Gaspari (Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi")
 Prof.ssa Laura Lamberti (Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli")

Comitato scientifico e tecnico /Scientific and Technical Board Presidente

Prof. Aristide Police (Luiss "G. Carli")

Componenti

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International – Montreal)
 Prof. Marco Calabrò (Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli")
 †Prof. Antonio Catricalà (Link Campus University)
 Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi" e Pontificia Università Gregoriana)
 Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
 Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
 Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
 Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
 Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco – Spagna)
 Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial – Argentina)
 Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
 Prof. Francesco Gaspari (Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi")
 Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
 Prof. Brian Havel (McGill University – Montreal)
 Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
 Prof. Mario Libertini (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Sergio Marchisio (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco – Spagna)
 Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
 Prof. Roberto Miccù (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo – Brasile)

Prof. Angelo Piazza (Università di Roma "Foro Italico")
 Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università degli studi di Roma "Tor Vergata")
 Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università degli studi di Milano)
 Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Corte costituzionale)
 Prof. Mario Sebastiani (Università degli studi di Roma "Tor Vergata")
 Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen – Germania)
 Prof. Franco Gaetano Scoca (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. Leopoldo Tullio (Università "Sapienza" – Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Prof.ssa Flaminia Aperio Bella
 Avv. Patrizia Beraldi
 Prof.ssa Yolanda Bustos Moreno
 Avv. Luigi Cameriero
 Avv. Marco Cappai
 Prof. Luigi De Propriis
 Avv. Marco Di Giugno
 Dott. Federico Di Palma
 Avv. Fabrizio Doddi
 Avv. Francesco Ferrara
 Dott. Simone Francario
 Avv. Raissa Frascella
 Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè
 Prof.ssa Annarita Iacopino
 Prof.ssa Maria Assunta Icolari
 Avv. Emanuela Lanzi
 Dott. Antonio Mitrotti
 Avv. Andrea Nardi
 Dott. Simone Paoli
 Avv. Anton Giulio Pietrosanti
 Prof. Marco Ragusa
 Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
 Dott.ssa Ersilia Sanginario
 Avv. Francesco Scalia
 Prof.ssa Martina Sinisi
 Dott.ssa Veronica Sordi
 Avv. Giovanni Terrano
 Avv. Francesco Tomasicchio
 Dott.ssa Sabrina Tranquilli

Los Derechos Aerocomerciales frente a los servicios de carga aérea en América Latina *

Manuel Guillermo Sarmiento García

Profesor emérito de la Universidad Externado de Colombia, Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

Abstract

Commercial Air Rights versus Air Cargo Services in Latin America.

This article aims to analyze, firstly, the origin, evolution and scope of commercial air rights or "freedoms of the air" since their enshrinement in the Chicago Convention of 1944, in order to study the special characteristics of air cargo services, which differ substantially from passenger transport services, and thus clarify the current status of such commercial air rights in Latin America and the Caribbean, especially in light of the Open Skies Agreement, signed under the leadership of the Latin American Civil Aviation Commission (CLAC) in 2010, and what its practical validity has been after fifteen years of validity, emphasizing how the fundamental principles of aeronautical policy have currently been replaced by a new corporate structure of airlines, a direct consequence of the acquisition and merger processes that predominate in the global aeronautical market scenario and that have had an important application in the Latin American region.

Este artículo tiene como objetivo analizar en primer lugar, el origen, evolución y alcance que tienen los derechos aerocomerciales o "libertades del aire", desde su consagración en el Convenio de Chicago de 1944, con la finalidad de estudiar las características especiales que tienen los servicios de carga aérea, que se diferencian sustancialmente de los servicios de transporte de pasajeros, y de esta forma precisar la situación actual de dichos derechos aerocomerciales en el ámbito latinoamericano y del

* Sottoposto a referaggio. Este artículo cuyo contenido está actualizado al año 2025, corresponde a ponencias y conferencias presentadas por el autor en diferentes eventos académicos, especialmente en las Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial de ALADA, celebradas en Bilbao, España en el año 2015.

caribe, especialmente a la luz del acuerdo de cielos abiertos, suscrito bajo el liderazgo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC en el año 2010, y cual ha sido su vigencia práctica, después de quince años de vigencia, haciendo énfasis en la forma como actualmente los principios fundamentales de la política aeronáutica, han venido siendo sustituidos, por una nueva estructura societaria de las aerolíneas, consecuencia directa de los procesos de adquisiciones y fusiones que predominan en el escenario del mercado aeronáutico mundial y que han tenido una aplicación importante en la región latinoamericana.

Key words: Commercial air rights-Air freedoms; Air cargo services; CLAC Open Skies Agreement; Airline mergers and acquisitions.

Palabras clave: Derechos aerocomerciales-Libertades del aire; Servicios de carga aérea; Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC; Fusiones y adquisiciones de aerolíneas.

Sumario –1. Introducción. – 2. Origen y evolución de los derechos aerocomerciales. – 3. Características especiales de los servicios de carga aérea. – 3.1. *Ingresos y costos.* – 3.2. *Capacidad de carga de las aeronaves.* – 3.3. *Rutas operadas.* – 3.4. *Tarifas.* – 3.5. *Infraestructura aeroportuaria.* – 4. Situación actual de los derechos aerocomerciales en materia de servicios de carga aérea en América Latina.

1. Introducción

Un aspecto importante de la política aeronáutica es el relacionado con los derechos aerocomerciales vinculados con los servicios de carga aérea en América Latina, tema que ha cobrado interés en los últimos años, especialmente a partir del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, suscrito por los países que integran la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC en el año 2010, y que hoy en el 2025, después de quince años de haberse suscrito mantiene su vigencia formal al haber sido ratificado por Panamá, Uruguay, Brasil y República Dominicana, cumpliéndose con el mínimo de tres ratificaciones que exige el acuerdo para su vigencia, y que tuvo por objeto impulsar la conectividad aérea en la región a través de la liberalización del transporte aéreo entre los países miembros.

Este acuerdo firmado al interior de la CLAC, se constituye quizás en el primero de este tipo que reúne a los países suramericanos, centroamericanos y del Caribe, anteriormente se habían suscrito acuerdos a nivel regional, como fueron los de la Comunidad Andina de Naciones, Mercosur y la Asociación de Estados del Caribe, pero en este caso es la primera vez que la gran mayoría de los países que integran la región latinoamericana, suscriben un acuerdo sobre política aérea de alcance continental.

Me propongo desarrollar el tema mencionado, analizando en primer lugar de manera breve y general, el origen y la evolución que han tenido los derechos aerocomerciales desde su tipificación

en el Convenio de Chicago de 1944, pasando luego al estudio de las características especiales que tienen los servicios de carga aérea, que los diferencian sustancialmente de los servicios de transporte de pasajeros, para terminar la ponencia con el análisis de la situación actual de los derechos aerocomerciales en materia de servicios de carga aérea en Latinoamérica, especialmente a la luz del acuerdo de cielos abiertos de la CLAC y de su vigencia práctica, haciendo énfasis especialmente en la forma como actualmente los principios fundamentales de la política aeronáutica, han venido siendo sustituidos, por una nueva estructura societaria de las aerolíneas, consecuencia directa de los procesos de adquisiciones y fusiones que predominan en el escenario del mercado aeronáutico mundial y que han tenido una aplicación importante en la región latinoamericana.

2. Origen y evolución de los derechos aerocomerciales

Los derechos aerocomerciales o derechos de tráfico como se les conoce igualmente fueron tipificados por primera vez en Chicago en 1944, con ocasión de la firma del Convenio de Chicago que se ha mantenido a través de los últimos setenta años, como el instrumento de regulación más importante de la aviación civil internacional.

En Chicago, como ustedes lo saben muy bien, se debatieron en materia de política aeronáutica, dos tesis bien definidas y opuestas, la primera conocida como la teoría de la liberalización del transporte aéreo, defendida por los Estados Unidos, que como país triunfador de la segunda guerra mundial, contaba con todos los elementos y la infraestructura para dominar el mercado aéreo mundial, pregonando una apertura total de los cielos, donde las fuerzas del mercado fueran las que determinaran la forma en que se prestarían los servicios de transporte aéreo, la otra tesis defendida por los Europeos, liderados por la Gran Bretaña, proponía un mercado aéreo cerrado y proteccionista, donde las fuerzas del mercado no tuvieran ninguna incidencia y en cambio fueran los países los que se concedieran mutua y recíprocamente el ejercicio de los derechos aerocomerciales, bajo una política bilateral y en el entendido de que los derechos de tráfico hacían parte del patrimonio de cada Estado, quien por lo tanto tenía plena libertad para regularlos en sus relaciones aerocomerciales con los demás países, tesis esta que posteriormente con algunas adiciones importantes, dio lugar a la “Doctrina Ferreira”, elaborada por el ilustre jurista argentino Enrique Ferreira.¹

Finalmente en la conferencia diplomática de Chicago triunfo la tesis de los europeos y por lo tanto se impuso una política bilateral en materia de relaciones aerocomerciales, que ha sido predominante en el mundo, y que con diferentes matices, como es el caso de los acuerdos tipo Bermuda I y II, se mantiene vigente actualmente, no obstante la proliferación en las últimas décadas de los llamados acuerdos de “cielos abiertos”, que si bien han dado lugar a una mayor liberalización de los servicios de transporte aéreo, siguen siendo acuerdos de carácter bilateral, hasta el momento

1. M. Donato, *La Liberalización de los servicios de Transporte Aéreo Internacional de la Doctrina Ferreira a nuestros días*, Liber Amicorum en honor al Profesor Manuel Augusto Ferrer. ALADA, Buenos Aires, 2011.

no se ha logrado un acuerdo multilateral de alcance global que consagre un sistema de cielos abiertos, como ha sido el propósito de Estados Unidos desde la conferencia de Chicago de 1944, se han logrado acuerdos multilaterales de carácter regional y continental, como los de la Comunidad Andina de Naciones, el Acuerdo de Fortaleza de Mercosur, el Acuerdo Multilateral de la Asociación de Estados del Caribe, el acuerdo de la Unión Europea, el Convenio de Cielos Abiertos entre Estados Unidos y la Unión Europea, el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional MALIAT, y recientemente el Acuerdo de la CLAC, que le han otorgado una mayor dinámica al transporte aéreo mundial, pero no se ha cumplido con el sueño americano de ver a sus aerolíneas volando por el mundo, sin ningún tipo de restricción, sometidas única y exclusivamente a las leyes del mercado, propósito este que los Estados Unidos han venido impulsando, especialmente a partir de su propia experiencia de desregulación de su transporte aéreo interno, iniciada en 1978.

En Chicago se consagraron cinco derechos de tráfico que corresponden a las conocidas cinco “libertades del aire”, las dos primeras de carácter eminentemente técnico: sobrevuelo sin aterrizaje y escala para fines no comerciales, o escala técnica, establecidas en el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos, suscrito el 7 de Diciembre de 1944, y las tres últimas de carácter comercial consagradas en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, firmado igualmente el 7 de Diciembre de 1944, que permiten a las aerolíneas en el caso de la tercera y cuarta libertad, embarcar y desembarcar pasajeros, correo o carga, para trasladarlos entre el territorio del Estado al que pertenece la aerolínea y el territorio del Estado que concede el respectivo derecho de tráfico o viceversa, o el de embarcar pasajeros, correo o carga, para trasladarlos desde el país que concede los derechos de tráfico a un tercer país, diferente a de la nacionalidad de la aeronave, o desembarcar pasajeros, correo o carga en el país que concede los derechos de tráfico, procedentes de ese tercer país.

Posteriormente la doctrina del derecho aeronáutico, pero especialmente la práctica comercial de las aerolíneas, crearon cuatro nuevas libertades del aire, que en el fondo no son otra cosa que la combinación de las tres primeras, que han sido objeto de negociación en los llamados acuerdos de cielos abiertos, como es el caso de la sexta y séptima libertad, esta última que resulta especialmente aplicable para el transporte exclusivo de carga, y permite embarcar pasajeros, correo o carga, en el territorio de un país distinto a la de la nacionalidad de la aeronave, para trasladarlos al territorio de otro país, igualmente diferente al de la nacionalidad de la aeronave.

Respecto a la octava y novena libertades del aire, que se refieren a los servicios aéreos de cabotaje, que se prestan entre puntos situados en el territorio de un Estado, los cuales fueron reservados en el Convenio de Chicago a las aerolíneas nacionales, constituyen la expresión máxima de la liberalización del transporte aéreo y obviamente están excluidas de los acuerdos bilaterales, aun cuando algunos acuerdos multilaterales de carácter regional las contemplan, como vamos a ver más adelante con el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC.

En este análisis de la evolución de los derechos de tráfico es importante tener en cuenta que frente a las políticas restrictivas en materia de acceso a los mercados impuestas por los Estados en sus

acuerdos bilaterales y no obstante el avance que se ha tenido con los acuerdos de “cielos abiertos”, la compañías aéreas han logrado liberalizar los servicios de transporte aéreo, mediante la celebración de alianzas comerciales, que se iniciaron con los llamados “códigos compartidos” entre dos líneas aéreas y que posteriormente se generalizaron, con las poderosas alianzas mundiales que integran las compañías asociadas en Star Alliance, Sky Team y One World, que han generado una mayor liberalización de los servicios de transporte aéreo que los acuerdos aerocomerciales entre los países.

Pero lo que realmente ha constituido una verdadera revolución en materia de liberalización de los servicios de transporte aéreo, con independencia total de las decisiones de los Estados, por lo menos a nivel regional, son los procesos de adquisiciones y fusiones de las compañías aéreas en los últimos diez años, que han dado lugar a una verdadera consolidación de la industria del transporte aéreo.

A nivel latinoamericano se han presentado dos procesos importantes de adquisiciones y fusiones de aerolíneas, el primero que ya no existe, se desarrolló en Colombia, con la fusión entre AVIANCA y el Grupo TACA, que trajo como consecuencia unos resultados sorprendentes en materia de oferta de rutas, aumento en el número de pasajeros, incremento de flota, y el segundo fue la fusión entre la línea aérea chilena LAN y la aerolínea brasileña TAM, que crearon el Grupo LATAM, que se mantiene vigente como la más grande aerolínea de América Latina, con una flota de trescientas cuarenta y siete (347) aeronaves y más de ciento cuarenta (140) destinos en veintidós (22) países. De igual forma también es importante tener en cuenta la adquisición que hizo COPA AIRLINES de la aerolínea colombiana AEROREPUBLICA.

Sin embargo, lo verdaderamente innovador que resulta de estos procesos de adquisiciones y fusiones, es la utilización ilimitada y sin ningún tipo de restricción, que la aerolínea “holding” hace de los derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima libertad, sin necesidad que los Estados que son parte de las rutas los otorguen expresamente.

Se preguntarán Ustedes como sucede esto, de una forma que parece mágica, sencillamente porque tal como se han diseñado societariamente estos procesos de adquisiciones y fusiones, las compañías aéreas que se fusionan conservan su identidad jurídica, no desaparecen como personas jurídicas, aportan sus acciones a una “holding” y operan bajo una sola marca comercial, pero mantienen los derechos de tráfico que las diversas autoridades aeronáuticas les han otorgado.

Esto explica como AVIANCA que era una compañía colombiana, pero cuya marca identificaba a todas sus aeronaves, operaciones y rutas del grupo, en su momento ofreció un vuelo LIMA-BUENOS AIRES, que en la práctica es el ejercicio de un derecho de tráfico de séptima libertad, que no había sido concedido ni por las autoridades aeronáuticas de Perú ni de Argentina, simplemente porque el vuelo era operado formalmente por TACA-PERU, que era titular de los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad entre Lima y Buenos Aires, pero quien materialmente realizaba la operación, aparece en los sistemas computarizados de reservas, obtiene los ingresos, cubre los costos era AVIANCA, que en el fuselaje de la aeronave y en letra minúscula anuncia: “operado por TACA-PERU”.

Actualmente TACA-PERU no existe como compañía independiente, ya que fue absorbida por AVIANCA-PERU, que a su vez se liquidó en el año 2020, sin embargo, la matriz de AVIANCA sigue operando vuelos internacionales desde Lima con apoyos locales a partir del año 2021.

Lo mismo ha sucedido con el vuelo que ofrece la aerolínea panameña COPA AIRLINES entre Bogotá y Cancún, que es operado formalmente por la compañía colombiana AEROREPUBLICA, que solo existe en el papel, ya que fue absorbida por COPA AIRLINES, pero mantiene los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad entre Bogotá y Cancún, permitiendo que COPA que es la “holding” ejerza los derechos de tráfico de séptima libertad.

Y así sucede con muchos otros ejemplos donde las aerolíneas “holding” que resultan de estos procesos de adquisiciones y fusiones ejercen en la práctica los derechos de tráfico de quinta, sexta y séptima libertades de forma ilimitada y sin ningún tipo de restricción.

Como conclusión podemos decir entonces que la práctica comercial y la sofisticación de las estructuras jurídicas y societarias en los procesos de adquisiciones y fusiones de las compañías aéreas, han sustituido las políticas restrictivas impuestas por los Estados respecto al acceso a los mercados, impulsando una verdadera liberalización de los servicios de transporte aéreo en el ámbito latinoamericano.

3. Características especiales de los servicios de carga aérea

Los servicios de carga aérea tradicionalmente se han considerado como un subproducto del servicio de transporte aéreo de pasajeros, y solo a finales del siglo pasado e inicios del presente han cobrado una mayor autonomía, lo cual permite señalar unas características especiales que los diferencian de los servicios aéreos comerciales de pasajeros.

Si bien el negocio del transporte aéreo en el mundo está construido y sustentado sobre la base del transporte de pasajeros, se estima que aun cuando la carga aérea sólo representa el 2% del total de la carga movida alrededor del mundo, es decir, que en peso es el 2% del intercambio comercial mundial, en materia de valor dicho porcentaje equivale al 40% del intercambio comercial mundial, de ahí la importancia que tiene el transporte aéreo de carga para la economía global y su contribución a la competitividad y al desarrollo industrial y comercial, especialmente de los llamados países emergentes, como es el caso de los países latinoamericanos, que requieren de unos servicios eficientes en materia de carga aérea, fundamentalmente para la exportación de productos perecederos, como frutas frescas, flores y vegetales.²

La Asociación Internacional de Carga Aérea, TIACA por su sigla en inglés, en una nota presentada a la V Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, celebrada en Montreal en marzo de 2003, enfatizó sobre las diferencias fundamentales entre los servicios de transporte aéreo de carga prestados

2. Ver en la página web de la OACI, nota presentada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OCDE. “Liberalización de los servicios de carga aérea”, en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo. Montreal – ATConf/5-WP/59. Marzo de 2003.

por las llamadas aerolíneas cargueras o “all-cargo” y las aerolíneas que prestan un servicio combinado de pasajeros y carga, conocidas como “combi”.³

Si bien el negocio de la carga aérea en el mundo, está repartido por partes iguales entre las aerolíneas “all-cargo” y las aerolíneas “combi”, las cuales están sometidas a los mismos principios y regulaciones de la OACI, ejercen los derechos de tráfico con base en idénticos acuerdos bilaterales o multilaterales de carácter regional y están sometidas a regulaciones similares en materia ambiental y de seguridad, desde el punto de vista de su operación muestran diferencias muy importantes, que resulta importante analizar para efectos de diseñar una política aérea, que responda a las necesidades de esta industria específica del transporte aéreo de carga.

3.1. Ingresos y costos

Una primera diferencia entre la operación de las aerolíneas “all-cargo” y “combi” se refiere a la forma como se obtienen los ingresos y se asume el pago de los costos de vuelo, mientras que las primeras tienen que pagar dichos costos (combustible, salarios de la tripulación, costos financieros asociados al alquiler de las aeronaves, seguros, cargos aeroportuarios y ambientales e impuestos), con los ingresos que obtienen exclusivamente con el pago de los fletes, para las aerolíneas que combinan los pasajeros y la carga, el servicio de carga lo consideran un ingreso marginal y los costos en su mayoría son absorbidos por el servicio de pasajeros, y en algunas ocasiones equivale a cero, ya que incluso en un vuelo sin carga, sus ingresos no se ven afectados, ya que continúan operando el servicio principal de pasajeros.

3.2. Capacidad de carga de las aeronaves

En materia de capacidad de carga, las modernas aeronaves B777, A340, A380 y B787, pueden transportar grandes cantidades de carga, un A380 tiene una capacidad de transportar 8 toneladas, un A340 13 toneladas, un B787 15 toneladas y un B777 23 toneladas, de tal forma que son aeronaves diseñadas para que en su cubierta inferior operen como verdaderas cargueras y en su cubierta superior presten el servicio de transporte de pasajeros, lo cual constituye una diferencia importante frente a las aerolíneas “all-cargo”, en la medida, que pueden repartir mejor el riesgo entre el negocio de carga y el negocio de pasajeros, como lo sostiene la TIACA en la nota mencionada.

3.3. Rutas operadas

Las rutas autorizadas y ofrecidas por las aerolíneas “combi” son de ida y regreso, es decir que el negocio del transporte aéreo de pasajeros es de doble dirección y por lo tanto más equilibrado,

3. Ver en la página web de la OACI, nota presentada por la Asociación Internacional de Carga Aérea TIACA. “El caso para la liberalización de carga exclusivamente”, en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo. Montreal - ATConf/5-WP/83. Marzo de 2003.

mientras que las aerolíneas “all-cargo” prestan el servicio en una sola dirección y no tienen garantía de carga de regreso, lo cual hace que la operación resulte desequilibrada y los transportadores de carga requieran volar a un tercer destino, triangulando su operación y evitando trayectos vacíos, lo cual desde el punto de vista operativo y comercial implica diferencias sustanciales con las aerolíneas “combi”.

3.4. Tarifas

Teniendo en cuenta que las rutas operadas por las aerolíneas “all-cargo” son unidireccionales, sus tarifas fluctúan en forma considerable, dependiendo de la dirección de cada vuelo, realizando una operación triangular, mientras que las tarifas por los servicios de transporte aéreo de pasajeros son más estables, ya que las aerolíneas “combi” operan rutas lineales que unen a dos ciudades.

3.5. Infraestructura aeroportuaria

En materia de infraestructura aeroportuaria las aerolíneas “all cargo” se quejan muchas veces de un trato discriminatorio frente a las aerolíneas de pasajeros y “combi”, respecto al uso de las instalaciones aeroportuarias y el acceso a los servicios en tierra, por las restricciones que se imponen respecto a la adjudicación de los “slots” y los horarios de operación, que generalmente son nocturnos, donde la prioridad la tienen los servicios de transporte aéreo de pasajeros.

Estas características especiales de los servicios de carga aérea prestados por aerolíneas “all-cargo”, que los diferencian de los servicios ofrecidos por las llamadas aerolíneas “combi”, y la importancia que para la economía global tienen estos servicios, es lo que ha llevado a importantes organizaciones mundiales, como la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos OCDE, la Organización Mundial del Comercio OMC, la Cámara de Comercio Internacional, a través de su Comité sobre transporte de carga aérea y la Asociación Internacional de Carga Aérea TIACA, a plantear y reclamar una liberalización total y absoluta de los servicios aéreos de carga, mediante un acuerdo multilateral al interior de la OACI, que sustituya el modelo bilateral consagrado en el Convenio de Chicago de 1944, que dichas organizaciones consideran restrictivo y obsoleto frente a las nuevas realidades del transporte y del comercio internacional.

Así tenemos que la OACI con posterioridad a la VI Conferencia Mundial de Transporte Aéreo celebrada en el año 2013, y en desarrollo de las recomendaciones de dicha conferencia en materia de carga aérea, ha venido trabajando en un proyecto tendiente a elaborar un acuerdo internacional de carácter multilateral, específico para los servicios de carga aérea, y tanto la Asamblea de la OACI en su trigésimo octavo período de sesiones celebrada en los meses de Septiembre y Octubre de 2013, como en la doceava reunión del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo, celebrada en Mayo de 2014, presentaron recomendaciones en este sentido, y el

objetivo que se ha fijado la OACI es finalizar este acuerdo internacional y someterlo a la aprobación de los Estados.⁴

Hasta la fecha ese convenio internacional no se ha celebrado, sin embargo, en el año 2022 la OACI expidió un documento denominado “Panorama general de los avances regulatorios e industriales en el transporte aéreo internacional” y en la sección correspondiente a los servicios de carga aérea analizó las tendencias comerciales de la industria de la carga aérea en el período comprendido de 2016 a 2021, destacando que esta industria se ha caracterizado en los últimos años por el rápido desarrollo del comercio electrónico en todo el mundo que ha dinamizado en forma exponencial el sector de la carga aérea, llevando a las aerolíneas a implementar desarrollos tecnológicos en su operación, digitalizando sus procedimientos, mediante la automatización, Big Data, inteligencia artificial e implantando la carta de porte aéreo electrónica.

Igualmente, el documento hace referencia a que las aeronaves de última generación que están siendo utilizadas por la industria de carga aérea, sustituyendo la antigua flota, han mejorado sustancialmente sus operaciones, respecto al ahorro y eficiencia del combustible, lo mismo que a la reducción de emisiones efecto invernadero, que son fundamentales para la situación financiera de las aerolíneas.

De otra parte, en este documento la OACI hace mención a la tendencia aeronáutica en los últimos años, orientada hacia la utilización para el sector de la carga aérea de aviones eléctricos de despegue y aterrizaje vertical, propulsados por motores eléctricos, con capacidad de volar con un solo piloto, transportando 1.200 kilogramos de carga y con una autonomía de vuelo de hasta 815 kilómetros.

Finalmente, la OACI menciona que la carga aérea es un motor clave y un facilitador muy importante para el desarrollo del comercio internacional, especialmente para aquellos países pobres y con menor grado de desarrollo, constituyéndose en un instrumento importante en la lucha contra la pobreza.

De igual forma la OCDE ha elaborado distintos documentos sobre la liberalización de los servicios de carga aérea, destacándose el informe presentado en el año 1997, que se denominó “El futuro de la Política de Transporte Aéreo Internacional”, donde si bien reconoce algunos progresos en materia de liberalización del transporte aéreo internacional, sostiene que en esta industria sigue siendo caracterizada por un conjunto de normas y prácticas restrictivas frente a las demás industrias que operan en el comercio internacional.

Posteriormente la OCDE concentró sus esfuerzos en la carga aérea al considerar la importancia que esta tiene para la competitividad y el éxito comercial de un gran número de industrias en el mundo, en este sentido ha elaborado varios documentos, entre los cuales se destacan “Reforma

4. Ver en la página web de la OACI, notas presentadas por la Secretaria de la OACI. “Liberalización de los servicios de carga aérea” en la quinta y sexta Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo”. ATConf/5-WP-10. Montreal, Marzo 2003 y ATConf/6-WP/14. Marzo de 2013. Ver informe de la Conferencia Regional OACI de Transporte Aéreo. Montego Bay, Jamaica. Octubre de 2014.

Regulatoria en el Transporte Internacional de Carga Aérea”, publicado en 1999, “Principios de la OCDE para la Liberalización de la Carga Aérea”, presentado en el año 2000 y finalmente en el año 2002 la Secretaria de la OCDE puso a disposición en su página web un paquete completo denominado “La liberalización del transporte aéreo de carga”, diseñado para asesorar a los países miembros, a la industria de la aviación y en general a todos los interesados, en todo lo relacionado con la liberalización de los servicios de carga aérea, identificando como las principales barreras para lograr esta liberalización, el acceso a los mercados, relacionado con las restricciones existentes para la concesión de los derechos de tráfico, el principio de la propiedad sustancial y el control efectivo exigido por los Estados, para permitir el acceso a los mercados de las aerolíneas extranjeras, que impide la libre circulación de capitales en la aviación civil, y el arrendamiento de las aeronaves, con los límites impuestos a la modalidad del wet-leasing, o arrendamiento con tripulación.⁵

En este paquete, la OCDE elaboró dos proyectos de acuerdo para la liberalización de los servicios aéreos de carga, uno en el plano bilateral con el objeto de adicionar y complementar los acuerdos bilaterales de servicios aéreos de carga vigentes, y otro de carácter multilateral que busca la liberalización mundial de la carga aérea, proyecto que indudablemente ha influenciado las recomendaciones y los estudios de la OACI, que analizamos anteriormente.

Recientemente la Secretaria de la OCDE expidió el Manual sobre reglamentación del transporte aéreo (2025), que incluye el marco para la liberalización de los servicios de carga aérea, este documento hace referencia a las funciones de las autoridades nacionales en la expedición de licencias, la regulación tarifaria y la coordinación internacional para facilitar la liberalización de estos servicios.

De igual forma al interior de la OMC, varios países han propuesto que se incluyan los servicios de carga aérea en el anexo sobre los servicios de transporte aéreo del acuerdo general sobre el comercio de servicios, con lo cual le otorgarían un carácter multilateral a la regulación de los servicios de transporte aéreo de carga.⁶

Finalmente, la Cámara de Comercio Internacional a través de su Comité de Transporte ha impulsado activamente la liberalización de los servicios de carga aérea, proponiendo específicamente una separación de la normatividad que regulan los servicios aéreos de pasajeros de los servicios de carga aérea, con la finalidad de que estos últimos no se vean afectados por la política restrictiva que tienen los primeros en materia de derechos de tráfico y acceso a los mercados.

5. Ver documentos citados en la página web de la OCDE – www.oecd.org

6. Ver en la página web de la OMC, nota de la Secretaria de la OMC sobre los servicios de transporte aéreo de carga. S/C/W/270/Add.2. Septiembre de 2007.

4. Situación actual de los derechos aerocomerciales en materia de servicios de carga aérea en América Latina

Una vez analizada la evolución que han tenido los derechos de tráfico y su aplicación práctica a la luz de las novedosas estructuras societarias de las líneas aéreas, cómo resultado de los procesos de adquisiciones y fusiones nos corresponde estudiar cuál es la situación actual de los derechos aerocomerciales, respecto a los servicios de carga aérea en América Latina que corresponde al tema que se nos ha propuesto exponer en esta conferencia.

Ya veíamos que las diferencias fundamentales que se presentan en la operación, entre los servicios aéreos de pasajeros y los servicios de carga aérea, han llevado a importantes organizaciones en el mundo, lideradas por la OACI a plantear un tratamiento regulatorio distinto para estos dos tipos de transporte aéreo, especialmente en materia de derechos de tráfico, hasta el punto de que la OACI a través del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo, está trabajando en un proyecto de acuerdo internacional específico para los servicios de carga aérea.

A nivel latinoamericano existe la misma tendencia, pero en este caso, ya se firmó un acuerdo multilateral al interior de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC, que constituye un instrumento importante en el proceso de liberalización del transporte aéreo en la región, no solo respecto de los servicios de pasajeros, sino de la carga aérea.

La CLAC es un organismo regional de transporte aéreo integrado por veintidós Estados del área suramericana, centroamericana y del Caribe, que coordina sus labores con múltiples organizaciones de transporte aéreo a nivel mundial, principalmente con la OACI, y en ejercicio de sus funciones se dio a la tarea de preparar un acuerdo de carácter multilateral, que recogiera las nuevas tendencias en materia de política aérea, dirigidas fundamentalmente a la liberalización del transporte aéreo en la región.

Finalmente, la CLAC logró su objetivo y en la XIX Asamblea General celebrada en la ciudad de Punta Cana, República Dominicana, en el mes de Noviembre de 2010, se aprobó mediante la Resolución número A 19-03 el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, que constituye como lo decíamos en la introducción de esta ponencia, el primero de su tipo de alcance continental, el cual se encuentra vigente al haber sido firmado por nueve Estados, de los veintidós que conforman la CLAC.

Este acuerdo tiene varios capítulos y la mayor parte de ellos tienen por objeto la regulación de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, sin embargo, en materia de prestación de servicios de carga aérea, el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC consagra importantes innovaciones frente a las regulaciones restrictivas establecidas en los acuerdos bilaterales, que la mayor parte de los países que integran la CLAC han suscrito a partir del Convenio de Chicago de 1944.

Así tenemos que el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC en su artículo 2º sobre otorgamiento de derechos aerocomerciales, al referirse a los servicios regulares y no regulares exclusivos de carga aérea, consagra en forma clara y abierta los derechos de tráfico de séptima libertad, sin límite alguno respecto al número de frecuencias y equipo de vuelo, igualmente autorizó para los servicios exclusivos de carga los derechos aerocomerciales de cabotaje, en ejercicio de la octava

y novena libertad, que el Convenio de Chicago había reservado exclusivamente para las aerolíneas nacionales, con lo cual la CLAC no sólo adoptó las recomendaciones tanto de la Asociación Internacional de Carga Aérea TIACA, como de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos OCDE, sobre acceso al mercado, que veíamos anteriormente, sino que fue mucho más allá, liberalizando en forma absoluta y total el transporte aéreo de carga en la región latinoamericana, adicionalmente para los servicios aéreos combinados de pasajeros y carga, se consagraron los derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta, sexta, séptima, octava y novena libertades, constituyéndose este Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC en el más liberal de todos los acuerdos multilaterales que se han suscrito en la región latinoamericana y quizás en el mundo. De igual manera el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC se refiere a otro de los temas sensibles en materia de prestación de servicios de carga aérea, como es el requisito establecido por la mayoría de los Estados para permitir el acceso al mercado de las aerolíneas de otro Estado, exigiendo que la propiedad sustancial y el control efectivo de esas aerolíneas este en poder de nacionales del Estado que las han designado, requisito este que se ha criticado en todos los ámbitos de la aviación civil, ya que impide la libre circulación de capitales, indispensables para el crecimiento y fortalecimiento de la industria de la aviación civil.

En esta materia el Acuerdo de Cielos Abiertos al consagrar el principio de la múltiple designación, sustituye el requisito de la “propiedad sustancial y el control efectivo”, por el de “la constitución, domicilio y control normativo” del Estado que otorga la designación, de tal manera que ya no se requiere que la mayoría del capital accionario este en cabeza de nacionales del país de la aerolínea designada, ni que estos tengan el control de su administración y operación, basta simplemente que dicha aerolínea haya sido constituida y tenga su domicilio en dicho país y que el Estado ejerza su control normativo, es decir que se encuentre bajo la inspección, vigilancia, control y regulación de las autoridades competentes, que en el caso colombiano serían la Aeronáutica Civil, la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Transporte.

Al excluirse el principio de la “propiedad sustancial y el control efectivo”, se permite que la inversión extranjera fluya sin ninguna restricción en la industria del transporte aéreo y se faciliten los procesos de adquisiciones y fusiones a que nos referíamos en el primer capítulo de esta ponencia, de alguna manera este principio sobre la “propiedad sustancial y el control efectivo”, había sido obviada con la creación de sociedades nacionales por parte de las aerolíneas holdings, como fue el caso de la creación de Taca Perú, Lan Colombia o Avianca Brasil, que se analizaron anteriormente.

De igual manera respecto a la modalidad de arrendamiento de aeronaves, conocida como wet-leasing o arrendamiento con tripulación, que es otro de los temas polémicos en materia de prestación de servicios de carga aérea, el Acuerdo de Cielos Abiertos en su artículo 25 estableció que las líneas aéreas designadas por los Estados puedan utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con la condición de que dichas aerolíneas cumplan con la totalidad de leyes y reglamentos establecidos por los Estados, especialmente en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

Al haber aceptado el wet-leasing o arrendamiento de aeronaves con tripulación la CLAC acoge la recomendación que había formulado puntualmente la Asociación Internacional de Carga Aérea, TIACA, dirigida fundamentalmente a reducir los costos de operación en este tipo de servicios.

Lo que resulta paradójico es que no obstante el esfuerzo de la CLAC por liberalizar el transporte aéreo en la región, de los 22 países miembros de la CLAC solo 9 han firmado el acuerdo y de esos 9, solo cuatro lo han ratificado, Panamá, Uruguay, Brasil y República Dominicana, todos salvo Chile y Uruguay, han formulado reservas, especialmente en lo que se refiere al ejercicio de la quinta, sexta, séptima, octava y novena libertades del aire, lo cual significa que una cosa es la retórica que se maneja en las reuniones de los organismos internacionales de aviación civil, como es el caso de la CLAC, y otra la realidad del ejercicio práctico de los derechos de tráfico por parte de los países que hacen parte de esta organización, donde sigue imperando una política restrictiva en materia de acceso al mercado.

Así tenemos que Colombia quien a través de sus autoridades aeronáuticas ha proclamado una política liberal en materia de transporte aéreo, inicialmente al momento de suscribir el Acuerdo, el 28 de Julio de 2011 en la ciudad de Cartagena, formulo cinco reservas relacionadas con los derechos de tráfico de quinta y séptima libertad del aire para el transporte internacional de pasajeros, carga y correo, lo mismo que de séptima libertad para los servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, en lo que se refiere a los derechos de cabotaje (octava y novena libertad del aire), claramente manifestó: *“La República de Colombia formula reserva, toda vez que, conforme a la legislación y normatividad interna, el cabotaje es un derecho exclusivo de las aeronaves colombianas, en consecuencia, no se encuentra vinculada con esta disposición”*. De igual forma Colombia hizo una reserva especial en materia tarifaria, por cuanto su legislación interna lo mismo que su política aerocomercial establece controles de los niveles máximos de las tarifas aéreas, en consecuencia, manifiesta que no se considera vinculada por lo dispuesto en el Artículo 17 del Acuerdo que consagra el principio de la absoluta libertad tarifaria, con fundamento exclusivo en las condiciones comerciales del mercado.

Posteriormente y mediante nota diplomática enviada a la Secretaria de la CLAC, 12 de febrero de 2012, Colombia realiza una primera enmienda y aclara las reservas formuladas, retirando las relacionadas con el ejercicio de la quinta libertad y manteniendo las vinculadas con la séptima libertad, especialmente en lo que se refiere a los servicios exclusivos de carga aérea, igualmente mantiene la reserva en lo que respecta a los derechos de cabotaje y el tema tarifario.

Finalmente y mediante nota diplomática de fecha 7 de Agosto de 2012, Colombia presenta una segunda enmienda, aclarando que concede derechos de quinta libertad para el transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y servicios exclusivos de carga aérea, circunscritos a los territorios de los Estados miembros de la CLAC, manteniendo la reserva para los derechos de séptima libertad, cabotaje y libertad tarifaria, con lo cual, se evidencia, que no obstante la proclamación de una política liberal por parte de la Autoridad Aeronáutica Colombiana en un documento presentado en el Taller de Integración Aérea, celebrado en Río de Janeiro, Brasil, en el mes de Septiembre de

2014, la política aérea del Estado Colombiano continua siendo restrictiva en materia de concesión de derechos de tráfico y de acceso al mercado.

De igual forma Brasil, al momento de suscribir el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC, el 8 de Noviembre de 2012, formulo reservas relacionadas con el ejercicio de los derechos de séptima, octava y novena libertades del aire, advirtiendo claramente, que para que se cumplan los objetivos de integración regional y eliminación de restricciones al transporte aéreo, se debe contemplar solo la liberalización de los derechos de tráfico hasta de sexta libertad, con lo cual claramente está afirmando que el Acuerdo de la CLAC en lo referente a la liberalización del transporte aéreo en lo relacionado con los derechos de tráfico de séptima, octava y novena libertades del aire, es absolutamente utópico.

En la misma dirección de Brasil, formularon reservas República Dominicana, Guatemala, Paraguay, Panamá y Honduras, de tal manera, que de los nueve países firmantes solo Uruguay y Chile no han formulado reservas al acuerdo de la CLAC, que aun cuando se encuentra vigente formalmente, ya que sólo se exigió la ratificación de tres Estados, no ha tenido una aplicación real, debido a las reservas formuladas por los países signatarios que analizamos anteriormente.

Como conclusión podemos decir, que en la región latinoamericana, no obstante el esfuerzo de la CLAC por liberalizar el transporte aéreo con la firma de este Acuerdo de Cielos Abiertos, ha imperado la política restrictiva de sus Estados miembros, de los cuales sólo un porcentaje inferior al cincuenta por ciento (50%) ha suscrito el Acuerdo y de esos nueve países, el ochenta por ciento (80%) han formulado reservas, especialmente al ejercicio de los derechos de tráfico de séptima, octava y novena libertades del aire, lo cual hace inoperante los principios de liberalización absoluta del transporte aéreo en el área latinoamericana, incluyendo los servicios aéreos de carga, que es el tema de este artículo.

En contraste, como lo manifestábamos en la introducción, la política aeronáutica restrictiva de los Estados Latinoamericanos ha sido sustituida por las decisiones de las aerolíneas, que a través de los procesos de fusiones y adquisiciones han liberalizado en gran parte el transporte aéreo en la región.