



INFRAESTRUCTURA

TMT

DERECHO
ADMINISTRATIVO

ARBITRAJE/SOLUCIÓN
DE CONFLICTOS

CONSULTORÍA
ECONÓMICA

ALERTA REGULATORIA: El pasado 18 de febrero del 2026, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con Resolución Ministerial 093-2026-MTC/01.02, aprobó los “**Criterios para el Proceso de Liberalización del Transporte Aéreo Internacional**”; criterios que aplica el Estado para negociar los Acuerdos sobre Servicios Aéreos. Veamos de que se trata:

El lado positivo de los Criterios:

Los Acuerdos sobre Servicios Aéreos son **instrumentos jurídicos bilaterales o multilaterales** mediante los cuales los Estados se **otorgan mutuamente derechos y obligaciones respecto al transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo**, es decir hasta qué punto abren sus mercados de transporte aéreo a la competencia efectiva, lo que generalmente se ha basado en “**tú me das, yo te doy**”. Es en base a estos acuerdos que las compañías aéreas de un Estado operan vuelos regulares entre los territorios de las partes contratantes, y viceversa.

El impacto de estos Acuerdos para la competencia y el bienestar de los consumidores y usuarios, de los países involucrados es exponencial, por lo que es altamente positivo transparentar los criterios que usa el Estado para negociar y suscribirlos, generando mayor predictibilidad.

Los criterios que aplica Perú¹ son los siguientes:

- Reciprocidad de derecho y obligaciones vinculados a derechos aerocomerciales y su explotación
- Estimular la competencia
- Designación múltiple de líneas aéreas
- Libre determinación de la capacidad
- Concesión de Libertades del Aire hasta la **Sexta Libertad** del Aire para servicios de pasajeros y carga, y, hasta la **Séptima Libertad** del Aire exclusivamente para servicios de carga.

¿Sexta y Séptima Libertad?

La concesión de las libertades del aire constituye uno de los elementos centrales de cualquier proceso de liberalización aerocomercial. Estas libertades son derechos internacionales que permiten a las aerolíneas, operar servicios aéreos a través del espacio aéreo de otros Estados, incluyendo el sobrevuelo, las escalas técnicas y el transporte comercial de pasajeros y/o carga entre distintos países (Arámbulo Juárez, 2025, p. 21)².

La **sexta libertad** implica transportar pasajeros o carga entre dos Estados extranjeros, utilizando el territorio del Estado de matrícula de la aerolínea como punto de conexión, mientras que la **séptima**

¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2026). Criterios para el Proceso de Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (R.M. N.º 093-2026-MTC/01.02). Lima: Dirección General de Aeronáutica Civil.

² Arámbulo Juárez, R. C. (2025). *Evaluación de las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile y de las condiciones para ampliar los alcances del marco bilateral mediante un acuerdo de Cielos Abiertos* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú].

libertad permite operar servicios entre dos Estados extranjeros sin conexión con el territorio del Estado de origen del operador. Ambas libertades ya funcionan en el Perú, así que no hay mayor novedad, más allá de la predictibilidad, en que se incorporen en los criterios recientemente aprobados.

¿Qué pasó con la octava y novena libertad?

No fueron incorporados, lo que evidencia que, en política de transportes, hay marchas y contramarchas dependiendo si vas en barco o en avión.

En primer término, tengamos presente que la **octava libertad** permite el cabotaje consecutivo dentro del territorio de un Estado como parte de un servicio internacional, y la **novena libertad** permite el cabotaje autónomo, es decir, la operación de vuelos domésticos por aerolíneas extranjeras. Estas dos últimas libertades representan el mayor grado de apertura del mercado aerocomercial y constituyen un elemento característico de las políticas más avanzadas de **cielos abiertos**.

Es decir, salimos del ‘trueque’ y nos posicionamos sobre lo que nos genera mayores ventajas como País. En efecto, condicionar el otorgamiento de derechos aerocomerciales a concesiones equivalentes por parte de otro Estado implica que el nivel de apertura del Perú dependa de decisiones externas, en lugar de responder a las necesidades de conectividad, inversión y desarrollo del propio mercado nacional.

Desde una perspectiva económica, este enfoque reduce el atractivo del país como destino para nuevas operaciones aéreas, al no transmitir una señal clara de apertura y previsibilidad regulatoria. La experiencia internacional demuestra que los mayores beneficios en conectividad, competencia y desarrollo se han obtenido cuando los Estados priorizan la apertura efectiva del mercado, permitiendo el ingreso y expansión de operadores sin supeditar cada avance a una reciprocidad inmediata.

Entonces, surge una interrogante fundamental: **¿qué hizo falta para poder consolidar una verdadera política de cielos abiertos en el Perú? Y ahora, con las carreteras en emergencia por el siempre recurrente Fenómeno del Niño, no sería bueno tener las carreteras aéreas abiertas y listas?** Salgamos del trueque. Estamos a tiempo. Les dejo la inquietud.

Para cualquier consulta sobre esta información, puede comunicarse con nosotros en los siguientes correos: virginia@nakagawa.pe o jose.manrique@kaitekiregulacion.pe

**VIRGINIA
NAKAGAWA**

Consultora Regulatoria



**KAITEKI
REGULACIÓN**

-  Kaiteki Regulación
-  administracion@kaitekiregulacion.pe
-  www.kaitekiregulacion.pe
-  Lima, Perú