

Las bases de la aviación civil internacional actual han sido establecidas en el Convenio de Chicago de 1944, en el que luego de reconocerse la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, se fijaron pautas relativas a los vuelos de las aeronaves en ejercicio de servicios aéreos internacionales, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea y, entre muchas otras previsiones, se creó la ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, organismo con sede en la Ciudad de Montreal.

En lo relativo a las denominadas **libertades del aire**, es decir, los derechos reconocidos entre los Estados respecto de los servicios de transporte aéreo internacional, para realizar sobrevuelos y escalas en el territorio de otros Estados, se han suscrito también en Chicago en 1944 los siguientes Acuerdos:

ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS

En el que se reconocen las dos primeras libertades del aire o libertades técnicas:



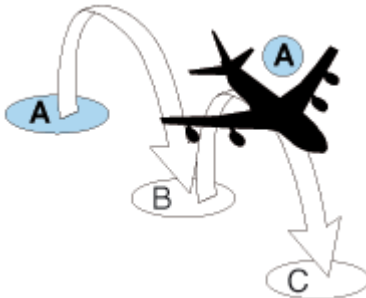
PRIMERA LIBERTAD: Sobrevuelo sin aterrizaje. **SEGUNDA LIBERTAD:** Escala para fines no comerciales (escala técnica).

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

En el que se reconocen las 3 libertades comerciales:



TERCERA LIBERTAD: Desembarcar pasajeros, correo y carga embarcados en el Estado al que pertenece la línea aérea. **CUARTA LIBERTAD:** Embarcar pasajeros, correo y carga con destino al Estado al que pertenece la línea aérea.

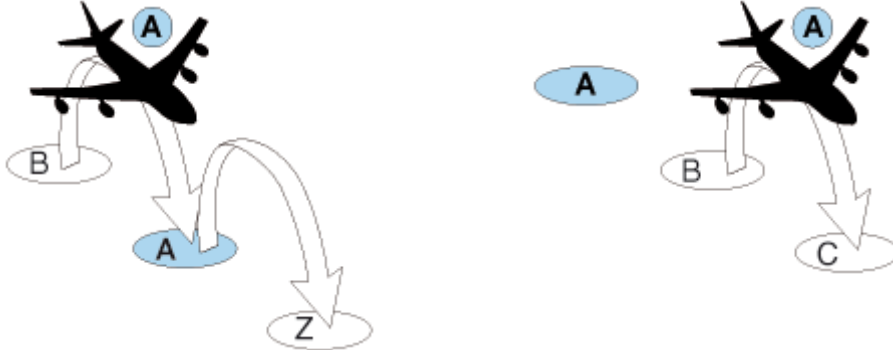


QUINTA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos en cualquier punto de una ruta razonablemente directa.

Este último Acuerdo no ha recibido aceptación generalizada como el primero, razón por la cual la cuestión relativa a las libertades comerciales del aire se encuentra regulada en convenios bilaterales entre Estados y, más recientemente, también en acuerdos regionales de transporte aéreo.

DOCTRINA INTERNACIONAL RELATIVA AL TRANSPORTE AÉREO

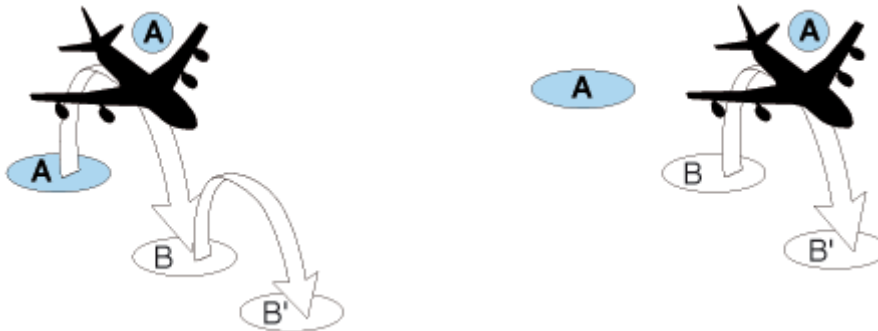
Además de las 5 libertades del aire tradicionales a que se ha hecho referencia, con frecuencia se alude en algunos textos internacionales a otras cuatro libertades del aire, que son las siguientes:



SEXTA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga en un país y desembarcarlos en otro, a través de la realización de una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea (también se enuncia como "más allá" del Estado de la línea aérea).

SÉPTIMA LIBERTAD: Embarcar pasajeros, correo y carga y desembarcarlos sin que la ruta respectiva incluya una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea.

La **OCTAVA** y **NOVENA** libertades se relacionan con el transporte de cabotaje.



OCTAVA LIBERTAD: también llamada de "cabotaje consecutivo" es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno en otro Estado, partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.

NOVENA LIBERTAD: también llamada de "cabotaje autónomo", es el derecho que se acuerda a un Estado para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno en otro Estado.

Creado por:

Cristo Santos Martín (ES-FOC / ES-TA7)
Cristo.Santos.Martin@ivao.aero