

didadas necesarias para que, en caso de producirse accidentes que signifiquen perjuicios tanto en vidas como materiales, exista una convención internacional anterior que asegure desde ya la responsabilidad del Estado que efectuó el lanzamiento.

Es preciso entonces, que este acuerdo internacional sirva de freno a las grandes potencias que con mayores recursos técnicos, pretenden conquistar para sí, situaciones que muchas veces, por razones políticas, militares o económicas, van en desmedro de aquellos Estados, como el nuestro, que no tienen ni siquiera los medios para oponerse a ellas.

3. El presente trabajo no es el primero en género. Trata de uno de los tantos problemas que resultan de la conquista del espacio extraterrestre y que ha dado origen al derecho espacial.

La tan discutida frase de si el derecho debe preceder a los hechos, ya no tiene aplicación en la actualidad, puesto que puede hablarse de un derecho espacial, distinto del derecho aéreo que le sirve de base. Aún aquellos que ven en aquél sólo un nuevo aspecto del derecho aéreo, no pueden dejar de reconocer que existe un conjunto de problemas que no están reglamentados por acuerdo internacional alguno y que las reglas existentes no

pueden solucionar sus muchas interrogantes.

Se abre así un campo ilimitado para la investigación jurídica.

Las Primeras Jornadas de Derecho Público, celebradas en Santiago por la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile, trataron en uno de los foros, el derecho espacial, por primera vez en nuestro país, llegando a conclusiones que, para satisfacción de aquellos que participaron, están siendo llevadas a la realidad por las Naciones Unidas y diferentes entidades internacionales.

4. Nuestro país, por diversas razones, presenta un panorama frente al derecho aéreo, que hace que éste no tenga en apariencia su verdadero valor respecto del resto de las ramas del derecho.

Nos rige un DFL de 15 de Mayo de 1931, el cual no ha sufrido mayores modificaciones hasta ahora. Podrá creerse entonces que no se ha progresado en el campo de la aviación. No. Chile ha seguido por su conformación y ubicación geográfica un ritmo acelerado dentro de sus posibilidades económicas.

Sin embargo, el legislador permanece indiferente. La técnica ha sobrepasado con creces a la ley.

## **IMPORTANCIA DE LA FACILITACION DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

por **PATRICIO BUSQUET IRRIBARRA**

Ayudante de Derecho Aereo del Seminario de Derecho Público.

El enorme desarrollo experimentado por el transporte aéreo desde el término de la Segunda Guerra Mundial ha obligado a los Estados a abocarse a la solución de un doble tipo de problemas:

1.—Los problemas técnicos, creados

por la continua y rápida perfección de las aeronaves, que en un lapso de diez años han duplicado su velocidad y capacidad de transporte, prediciéndose que la capacidad y velocidad actual de los aviones a reacción será a su vez duplicada en menos de tres años por los apa-

ratos supersónicos que volarán a 2.400 kilómetros por hora. Estos problemas dicen relación con la extensión de las pistas de aterrizaje y despegue, con el sistema de comunicaciones, con las ayudas para la navegación, con las instalaciones y servicios para la aeronavegación, etc., y su solución radica en la adopción de medidas técnicas específicas indispensables para que la operación de las aeronaves a reacción, ahora, y las supersónicas, en un futuro próximo, no impidan a la aviación seguir siendo uno de los medios de transporte más seguros de la época moderna.

2.—Los problemas jurídicos, derivados de la simple circunstancia de no haber progresado el Derecho Aéreo al mismo ritmo que la técnica aeronáutica.

En efecto, la mayoría de los Estados no ha querido reconocer la necesidad de disponer de una reglamentación específica para regular el transporte aéreo y, todavía más, muchos continúan rigiéndolo por las arcaicas normas del Derecho Marítimo. Es muy natural, entonces, que las situaciones creadas por este revolucionario medio de transporte, al no poder encuadrarse dentro de las disposiciones legislativas comunes, originen insolubles problemas jurídicos que no permiten aprovechar todos los beneficios que proporciona la aviación de nuestros días.

Para obtener el máximo de las posibilidades de la aviación internacional es indispensable, entonces, que los Estados perfeccionen sus legislaciones adaptándolas a las necesidades del transporte aéreo.

En este aspecto jugó un papel de trascendental importancia aquello que la Organización de Aviación Civil Internacional, O. A. C. I., ha denominado "facilitación del transporte aéreo internacional".

Todos sabemos que la característica esencial del transporte aéreo, su calidad más importante que le hace ganar cada día más adeptos en el mundo entero y que le ha permitido progresar prodigiosamente en tan corto tiempo, es la velocidad, que la ciencia aeronáutica

se ha encargado de aumentar constantemente.

La esencia de la facilitación, su razón de ser, radica en la necesidad imperiosa de aprovechar en toda su amplitud la ventaja de la velocidad que proporciona el transporte aéreo.

Existe una serie de factores que opacan esta característica de la velocidad, tales como las formalidades de aduana, inmigración y sanidad que deben cumplir los pasajeros y la carga al entrar o salir de un país determinado, que absorben la mayoría de las veces una proporción considerable del tiempo total del viaje aéreo. En efecto, si para cumplir los trámites aludidos se requiere una hora, antes de iniciar un vuelo transoceánico de diez horas, y otra hora una vez terminado éste, la duración total del viaje aumentará en un 20%. El mismo viaje efectuado por mar toma cinco días y si se sujeta a las mismas formalidades, su duración total se prolongará en menos de un 2%.

Si a lo expuesto agregamos que las demoras innecesarias en tierra son costosas puesto que impiden que la aeronave sea utilizada al máximo para su función esencial de proporcionar transporte; que los retrasos antes del despegue o a la llegada son sumamente molestos para el pasajero aéreo, que pierde todo el agrado proporcionado por un rápido y cómodo vuelo; que el motivo determinante que induce a los comerciantes a utilizar la aviación en lugar de otros medios menos onerosos para transportar carga, es la rapidez; que aquellos países que han simplificado los procedimientos de entrada y salida a sus territorios de las aeronaves, pasajeros y carga, han experimentado un considerable aumento del turismo, fuente de divisas, y un incremento de su comercio internacional que fortalece la economía del país, necesariamente tendremos que concluir que es imprescindible adoptar todas aquellas medidas tendientes a lograr, hasta el grado máximo compatible con el interés público, el paso libre y sin obstáculos de las aeronaves y de las personas y cosas que transporta, a través de las fronteras internacionales.

Para alcanzar los objetivos de la facilitación deben modificarse disposiciones legales y reglamentarias y corregirse prácticas administrativas.

Tal como lo expresa la Resolución A10-35 de la Décima Asamblea de la O. A. C. I. "las mejores en el campo de la facilitación son difíciles de lograr debido a que frecuentemente se requiere la concurrencia de diversas dependencias gubernamentales cuyo interés en la aviación es sólo secundario". En conocimiento de ello y para facilitar el cumplimiento de lo establecido en los artículos 22 y 23 del Convenio de Chicago, referente a la simplificación de formalidades en general, y en especial a las de aduana e inmigración, nuestro país ha dado vida legal y orgánica al Comité de Facilitación del Transporte Aéreo, que funciona de hecho desde 1958, mediante la dictación del Decreto Supremo N° 59 de 24 de Enero de 1962, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, Subsecretaría de Transportes.

Integran el Comité todas aquellas autoridades que directa o indirectamente tienen relación y pueden influir en el mejor desenvolvimiento del transporte aéreo internacional. Así, pues, no sólo es-

tán representadas en él las autoridades aeronáuticas sino también las de Aduana, Inmigración, Sanidad Humana, Vegetal y Animal, Ministerio del Interior, de Relaciones Exteriores, Dirección de Turismo, Dirección de Vialidad y de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, etc., además de las empresas de aeronavegación internacional.

Es de hacer notar que el Decreto Supremo mencionado fue suscrito por los Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción, Hacienda, Interior, Defensa, Relaciones Exteriores, Obras Públicas y Salud, lo que pone de manifiesto la importancia que nuestro país atribuye al Comité de Facilitación.

Consciente de su responsabilidad, el Comité FAL-Chile —ésta es su sigla internacional— ha desarrollado desde su creación una fructífera labor y se ha trazado como programa inmediato de trabajo el abocarse a la aplicación integral del Anexo 9 al Convenio de Chicago, que contiene las normas sobre facilitación del transporte aéreo que la O. A. C. I. ha dictado para ser aplicadas por sus Estados miembros con el objeto de uniformar sus reglamentaciones.