

Segunda Reunión Interamericana de Expertos Gubernamentales en Aviación Civil

La Primera Reunión de Expertos en Aviación Civil se celebró en Washington, D. C., en Marzo de 1963. En esa ocasión se compiló una lista de problemas concretos que afectan a la aviación civil en la América Latina. La Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales se realizó en nuestra capital entre el 20 y el 24 de Julio de 1964. Asistieron delegaciones de los siguientes países: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Perú, Venezuela. En calidad de observador participó Canadá y, además, asistieron observadores de las siguientes instituciones: Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); Comisión Económica para la América Latina (CEPAL); Confederación Interamericana de Transporte Aéreo (CITA); Instituto de Transporte Aéreo (ITA) y Organización de los Estados Americanos (OEA).

En la Primera Sesión Plenaria se acordó la formación de dos comisiones. Una de ellas estudió los problemas de carácter técnico y económico y, la otra, los aspectos institucionales, jurídicos y administrativos del transporte aéreo. El trabajo de estos dos grupos se basó en la documentación preparada al efecto por la OEA. La primera comisión aludida estudió los siguientes documentos: "Tráfico y Capacidad del Transporte Aéreo a través de las Fronteras en las Américas"; "Historia y Desarrollo del Transporte Aéreo Civil en la América Latina desde 1919 hasta 1961"; "Adelantos Tecnológicos que se prevén en la construcción de aviones, de 1964 a 1970"; "El Papel de la Aviación Civil en los Proyectos de Colonización" e "Instalaciones y Material de Vuelo Disponibles para el Uso de la Aviación Civil Comercial en América Latina". La segunda comisión consideró los siguientes documentos: "Compilación de la Legislación Básica de las Repúblicas Latinoamericana-

JACINTO HECTOR PINO MUÑOZ
(Ayudante de Derecho Aéreo)

nas en Materia de Aviación Civil", documento de innegable valor que necesita, sí, ser actualizado y que también será ampliado, ya que se incorporará la legislación de EE. UU.; "Programas de Transporte Aéreo en los Planes Nacionales de Desarrollo"; "Observaciones sobre la ubicación Administrativa de la Aviación Civil en América Latina"; "Impuestos que gravan al viajero aéreo y a la Industria Turística"; "Recomendaciones sobre la documentación exigida a personas y aeronaves en los Estados Americanos".

Fundamentalmente, la labor realizada consistió en analizar la documentación presentada y solicitar, en ciertos casos, su actualización y, en otros, su ampliación. Además de ello se adoptaron muchas recomendaciones y observaciones, encomendándose a la Secretaría el informe final, bajo exclusiva responsabilidad de ésta.

Las recomendaciones de mayor trascendencia versaron:

A.—Sobre la necesidad de hacer una compilación actualizada de la legislación básica de los diversos países, incluso la de EE. UU., con el objeto de aprovechar este material para la formación de un Código Aeronáutico Americano o, en todo caso, para llegar a una eventual unificación de la legislación.

B.—Se estimó de toda necesidad que los países americanos cumplen con el Anexo 9 del Convenio de Aviación Internacional de Chicago (1944), con el objeto de lograr la mayor facilitación del tráfico aéreo.

C.—Se recomendó desarrollar un estudio sobre la naturaleza y el alcance actual de la industria turística en relación con el transporte aéreo y realizar una labor de promoción en tal sentido.

D.—Se solicitó hacer un estudio sobre las dificultades de orden legal que se

presentan en el intercambio de aeronaves cuando éste se realiza entre empresas de distinta nacionalidad.

E.—Se planteó igualmente la necesidad de estudiar las posibilidades de utilizar el intercambio de equipo y material aéreo. Un acuerdo en tal sentido podrá aportar beneficios incalculables a la futura aviación americana y a la real integración o colaboración económica de los países miembros de la OEA.

F.—Se aceptó una proposición de la delegación de EE. UU., que ofreció enviar material sobre la forma en que la aviación civil puede contribuir a los proyectos de colonización.

G.—Se planteó la necesidad de que la Alianza para el Progreso preste especial importancia a la infraestructura aérea en su programa de inversiones.

En general, lo de real valor en esta Segunda Conferencia de Expertos Gubernamentales en Aviación Civil no lo constituyó la reunión misma, sino que el trabajo previo realizado. La documentación presentada revela un gran esfuerzo de la OEA y es de bastante importancia. Sin desconocer que el contacto personal entre los diversos delegados es de positivo adelanto y que las

recomendaciones formuladas también así lo involucran, hay que dejar constancia de que la mayoría de las delegaciones no llegaron con material propio de trabajo ni justificaron mayormente esta Reunión. En esta ocasión se contó con los elementos materiales necesarios y la organización adecuada, pero el sistema de trabajo no parece recomendable. El progreso de la aviación civil y la integración económica de los países miembros exige otro sistema de trabajo que rinda resultados más fructíferos.

Es también lamentable la ausencia a esta reunión del Instituto de Derecho Aéreo, de los profesores que sirven las Cátedras de Derecho Aéreo y de los especialistas en Derecho Aéreo de los Seminarios de Derecho Público de las Facultades de Derecho. Aunque se trataba de una reunión de expertos gubernamentales sobre la materia, era necesaria la participación de la Institución y personas nombradas, al menos en calidad de observadores, ya que con su experiencia y conocimientos podían dar mayor envergadura a la reunión y con toda seguridad se habrían obtenido resultados más provechosos. Es de esperar que en una futura ocasión se subsane la omisión cursando la invitación correspondiente.