United Nations | Nations Unies

ECONOMIC AND SOCIAL COUNCIL | CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

UNRESTRICTED

E/CN.12/49
15 Junio 1948
ORIGINAL: SPANISH

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL REPRESENTANTE DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

SR. HERNAN BUZETA.

Señores:

Como representante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) deseo explicar brevemente lo que es la OACI, sus objetivos, su labor en el mundo y en la America Latina.

Esta Organización Internacional tiene su sede principal permanente en la ciudad de Montreal en Canadá.

Nació la Organización con el título de Provisional, de la Conferencia de Aviación efectuada en Chicago el año 1944 y pasó a ser permanente el año 1947 al haber sido ratificada la Convención de Chicago por el número necesario de países.

El objetivo de la OACI es apadrinar el crecimiento y desarrollo del transporte aéreo internacional en el mundo, y a eso se debe que la Organización esté especialmente interesada en Sud América, en la cual existen ta tantas dificultades naturales para el desarrollo del transporte terrestre, como son la Cordillera de los Andes y las selvas impenetrables de la parte Norte.

Cuando se trata de usar aeronaves para llevar tráfico comercial entre naciones, se encaran un considerable número de problemas, problemas que deben resolverse en una base internacional.

En el lado técnico esto significa en primer lugar un sistema de pronósticos meteorológicos adecuados lo que demanda una cooperación internacional en gran escala. En seguida la facilitación de campos de

/aterrizaje

aterrizaje de alternativa, la necesidad de servicios de mapas y cartas, ayudas de radio para la navegación, etc.

Estos problemas eran ya claros tiempo antes que el tráfico aéreo internacional llegara a ser una realidad. La primera vez que se trató de llegar a un acuerdo internacional aéreo, aunque sin éxito, fué en 1910. La segunda vez fué a raíz de la Conferencia de Paz de París en 1919, y esta vez nació la Comisión Internacional de Navegación Aérea a la cual pertenecieron muchas naciones de América Latina. Una conferencia realizada en La Habana en 1928 produjo la Convención Panamericana de Aviación Comercial firmada por diez repúblicas americanas. De 1920 adelante el transporte internacional aéreo en América Latina y en el resto del mundo creció muy rápidamente y para 1944 bajo las dificultades de un desarrollo en tiempos de guerra, había una necesidad obvia de una nueva organización y de una nueva carta; para asegurar que la aviación siguiera desarrollándose en una forma económica y segura. El resultado fué la Convención de Aviación Civil Internacional firmada en Chicago en 1944 y desde entonces ratificada por 48 naciones incluyendo 13 naciones de América Latina.

No encuentro otra manera mejor de decir lo que trató de hacer la Conferencia de Chicago que mencionando el preámbulo de ella, que dice así:

"Considerando, que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede ayudar en mucho a crear y conservar la amistad y comprensión entre las naciones y habitantes del mundo, y su abuso puede llegar a ser una amenaza a la seguridad general; y

"Considerando que es deseable evitar fricciones y promover la cooperación entre las naciones y pueblos de los cuales depende la paz del mundo;

"Por consiguiente, los estados que firman, habiendo estado de acuerdo en ciertos principios y sistemas con el objeto de que la

/aviación

aviación civil internacional puede desarrollarse de una manera segura y ordenada, y que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser establecidos bajo una base de igualdad de oportunidades, y operada con seguridad y económicamente;

"Con ese objeto han decidido en esta Convención".

LA OACI - SUS FUNCIONES

La Convención de Chicago es específica: Los deberes de la organización son:

"Desarrollar los principios y técnicas de aeronavegación internanacional y apadrinar el planeamiento y desarrollo del transporte aéreo internacional de modo de:

Asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Alentar el arte del diseño y operación de aeronaves con un propósito pacífico;

Alentar el desarrollo de las rutas aéreas, aeropuertos y facilidades de navegación aérea para la aviación civil internacional;

Satisfacer las necesidades de los habitantes del mundo, de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico;

Evitar derroche económico causado por una competencia irrazonable;

Asegurar que los derechos de estados contratantes sean respetados y que cada estado contratante tenga una oportunidad favorable de operar líneas aéreas internacionales;

Evitar discriminación entre estados contratantes;

Proveer seguridad del vuelo en navegación aérea internacional;

/Promover

Promover en general el desarrollo de todos los aspectos de aeronáutica civil internacional".

Al presente, 48 naciones son miembros de la Organización operando entre ellas más del 90% de todos los servicios aéreos internacionales del mundo.

LA ASAMBLEA.

La Asamblea es el cuerpo legislativo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y corresponde en muchos sentidos a la Asamblea General de las Naciones Unidas. La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional es responsable de aprobar el presupuesto anual y de decidir cómo este presupuesto deberá ser apropor - cionado entre los Estados Miembros. Normalmente la Asamblea se reúne una vez al año y aprueba en líneas generales la política a seguir, la cual es implementada por el cuerpo ejecutivo o sea el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, cuyos miembros son elegidos por la Asamblea por un término de tres años. La Segunda Asamblea de la Organización está ahora en sesión en Ginebra, Suiza.

EL CONSEJO.

El Consejo es elegido de acuerdo a un procedimiento decidido por la Convención de Chicago. Debe darse representación adecuada en él a tres categorías de naciones:

1) aquellas naciones que son de importancia primaria en el transporte aéreo;
2) aquellas naciones no incluídas de otra manera y que contribuyen en forma más grande a proveer facilidades para la navegación aérea civil internacional.
3) aquellos estados cuya inclusión asegurará que todas las regiones del mundo estén representadas en el Consejo.

Hay cinco estados Latino Americanos que son miembros del Consejo

/de la Organización

de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): Argentina, Brasil, Chile, Perú y México. El Consejo funciona permanentemente, por lo general en la sede de la Organización en Montreal. Entre sus responsabilidades está la constitución de comités subordinados especializados, la adopción de Normas Internacionales para la seguridad en la operación de aeronaves en el mundo y el funcionamiento bajo ciertas condiciones, como un tribunal de arbitraje para resolver desacuerdos entre las naciones miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre materias concernientes a aviación civil internacional.

Estos son solamente algunos de los deberes del Consejo. Generalmente su propósito es estudiar todos los problemas de aeronavegación y transporte aéreo que afectan la seguridad, la economía y la regularidad del transporte aéreo internacional.

He delineado para ustedes algunos de los deberes de los cuerpos constituyentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Permítaseme ahora hacer mención de algunos de los problemas que encaran a la Organización y lo que ésta ha procedido a hacer en relación con ellos.

Probablemente la tarea más importante en frente de la Organización es la de redactar Normas Internacionales que abarquen el lado técnico de la aviación. Brevemente el problema es este. La seguridad en el vuelo depende en gran parte de uniformidad, pues sólo a través de ésta la tripulación de cualesquier aeronave puede estar familiarizado con procedimientos, mapas, instrumentos, etc. en uso en los diferentes países por los cuales una aeronave deba volar. Un ejemplo: una ayuda de radio para aterrizar a ciegas instalada en un aeródromo, es completamente inútil si la aeronave que desea hacer uso de ella no posee el equipo correcto para recibir esa ayuda que lo ha de traer a salvo y con seguridad hasta el mismo aeródromo.

/Otro ejemplo puede

Otro ejemplo puede mencionarse.¿De qué sirve que haya un controlador del tráfico aéreo que esté dando instrucciones a una aeronave, si la tripulación de ésta no habla el idioma en el cual las instrucciones están siendo impartidas? Se necesita entonces en este caso una clave o código que sea internacional. Imaginemos aún otro caso. Las alturas de las montañas en un mapa.¿Deberán marcarse en metros o en piés? Ha habido casos de accidentes debidos a que el piloto pensó que la altura en un mapa era en piés cuando en realidad se trataba de metros.

Todos estos casos piden uniformidad, que el piloto sepa que puede esperar en todo momento, que sepa que el controlador usará una clave internacional, que los mapas que está usando están hechos siguiendo un patrón específico; sepa que la onda radial que usará al aterrizar en Santiago tiene las mismas características que la de Morón en Buenos Aires, o la de Orly en París.

La preparación de estas Normas es como sigue:

Se empieza por una reunión departamental, esto es, una reunión atendida por técnicos de los Estados dedicados a cierta especialidad en Navegación Aérea, Comunicaciones, Control del Tráfico Aéreo, Meteorología, etc. Estos técnicos reunidos alrededor de una mesa de conferencia deciden y acuerdan normas uniformes de operación y reglamentos para su rama particular de Navegación Aérea.

Las recomendaciones de las reuniones departamentales son enviadas a los Estados Contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para que envíen sus comentarios. Las recomendaciones junto con los comentarios de los Estados van en seguida al Comité de Aeronavegación donde son revisadas, y si es necesario modificadas. De este Comité pasan al Consejo donde estas recomendaciones son nuevamente revisadas con respecto a las sugerencias hechas por la reunión departamental y con el punto de vista del Comité de Aeronavegación. Una vez aprobadas por el Consejo en la forma de Normas Internacionales son presentadas a los 48 Estados Contratantes de la Organización de Aviación Civil

/Internacional

Internacional (OACI) para su aprobación o rechazo.

A no ser que una mayoría de Estados se opongan, las Normas pasan a ser finales y deben ser puestas en efecto en el territorio de cada Estado Contratante dentro de cierto período dado de tiempo.

Puede suceder que algún Estado, por una razón u otra no puede poner en efecto inmediatamente estas Normas; en este caso el Estado debe notificar inmediatamente al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), quien informa a los demás Estados que cierta Norma no está siendo observada universalmente.

Hasta ahora, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha aprobado cinco grupos de Normas, "Licencias del Personal", que especifica la experiencia técnica y requerimientos necesarios para los pilotos, las tripulaciones aéreas y cierto personal de tierra en rutas internacionales. Mapas y Cartas Aeronáuticas que dan detalladas especificaciones para la producción de mapas y cartas aeronáuticas necesarias en vuelos internacionales, asegurando así el que pilotos y oficiales navegantes estén siempre al tanto de la forma y composición de los mapas que estén usando, no importa dónde ellos se encuentren. Los Reglamentos del Aire, los cuales incluyen reglamentos de vuelo en general, reglamento para el vuelo a ciegas, reglamentos de tráfico preferencial, etc., en general equivalente a los reglamentos de tráfico para los vehículos terrestres. Prácticas Dimensionales, en las cuales se provee un sistema progresivo para terminar poco a poco con la confusión causada por el uso del sistema métrico y del sistema de unidades de piés - libras - segundos, en comunicaciones aeroterrestres. Códigos de Meteorología que especifican los varios sistemas que se han acordado para uso en la transmisión de informaciones meteorológicas.

Como he indicado previamente, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) prefiere tratar los problemas de Aero-Navegación bajo una base mundial donde quiera que esto sea posible. Sin embargo, se ha reconocido que en diferentes partes del mundo un cierto tipo de

/organización

operación aérea usualmente predomina, y teniendo esto presente se han establecido diez "Regiones de Navegación Aérea", abarcando así la mayor parte del globo terrestre. En la Región del Atlántico Norte, por ejemplo, casi todas las operaciones aéreas son del tipo transoceánico de largas distancias, mientras que en la Región Europea-Mediterránea predominan las de corto alcance y sobre tierra.

En cada una de estas Regiones establecidas ha convocado la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reuniones regionales de Navegación Aérea para estudiar los problemas que son típicos de cada una de ellas.

Las tres reuniones que más de cerca han interesado a la América Latina han sido la del Caribe, la de Sud América efectuada en Junio del 47 en Lima, y la del Sud Atlántico en Río de Janeiro en Julio del presente año.

Las recomendaciones de estas reuniones han sido estudiadas y revisadas por el Comité de Aeronavegación y el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y aquellas recomendaciones aprobadas están ahora en proceso de implementación en Sud América. La función primaria de la Oficina de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Lima es la de asistir a los Estados de la Región en la implementación de esas recomendaciones.

Además de la Oficina de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Lima, se han establecido oficinas en París para efectuar una tarea similar en los Estados de Europa y Africa, en Cairo para los Estados del Medio-Oriente y en Melbourne para los del Lejano-Oriente y del Pacífico.

La Organización de Aviación Civil Internacional tiene también deberes en el campo económico, fundamentalmente en asegurar que los servicios aéreos puedan funcionar bajo una base financiera sólida. Entre sus deberes está el coleccionar estadísticas en la operación del transporte aéreo internacional, el estudio de problemas tales como correo aéreo

/internacional

internacional y la operación en conjunto de líneas aéreas troncales.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha avanzado grandemente en la cuestión facilitación del transporte aéreo internacional. Aunque creo será imposible eliminarlos completamente, ya se ha conseguido simplificar mucho los grandes inconvenientes que se le presentan al viajero con los procedimientos de aduana, sanidad, inmigración, permisos de salida, permisos de entrada, certificados de policía, de antecedentes, etc. Queda aún mucho por hacer pero ya el primer paso está dado.

Creo que es de interés mencionar aquí lo que ha conseguido la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el terreno de la Ayuda Mutua. Gran parte de los vuelos internacionales se efectúan sobre partes escasamente pobladas y aún a veces de incierta soberanía. En estos se experimentan dificultades en proveer las facilidades necesarias para asegurar la operación del transporte aéreo internacional. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hace los arreglos necesarios para el mantenimiento y operación de estas facilidades, generalmente por medio de acuerdo entre las naciones que están interesadas en su uso.

Como ejemplo se puede dar el de los buques meteorológicos en el Atlántico Norte. Estos buques probaron su utilidad durante el último conflicto mundial y al terminarse la guerra se hizo necesario buscar un sistema para que éstos siguieran en operación. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hizo las gestiones para un Acuerdo por el cual 10 naciones facilitan los buques, las tripulaciones y los fondos para operar 13 estaciones meteorológicas flotantes; cada una de ellas envolviendo el funcionamiento de dos a tres buques; uno en servicio, otro viajando de y hacia la estación y un tercero de reserva.

Estas estaciones flotantes completan la inmensa red de estaciones meteorológicas que existen en Europa y América del Norte. Gracias a ellas es posible pronosticar las condiciones climatéricas en forma mucho

/más precisa

más precisa, y por consiguiente hacer que la travesía del Atlántico Norte sea más segura y económica, esto último pues el buen conocimiento de las condiciones del tiempo permite llevar menos gasolina de reserva y por consiguiente aumentar la carga pagada.

Estas estaciones flotantes desempeñan también otros deberes, como por ejemplo actuar de radio-faros para la navegación, facilidades de búsqueda y salvamento, bases de comunicaciones, etc.

Otro ejemplo del trabajo del Comité de Ayuda Mutua es el funcionamiento de la estación de Radio-Lorán en Vik, Islandia, gracias a un acuerdo preparado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) entre Islandia y cinco naciones cuyas líneas aéreas hacen uso de esa facilidad de radio.

El Comité Legal de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se dedica al desenvolvimiento del derecho aéreo público y privado. Uno de los éxitos alcanzados por este Comité ha sido la redacción de una Convención de Reconocimiento Internacional de Derechos en una Aeronave, la cual entre otras facilitará el financiamiento de aeronaves, permitiendo así la introducción de nuevos equipos en las líneas aéreas.

He explicado brevemente el trabajo de dos de los tres órganos constituyentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asamblea y el Consejo, el tercero es la Secretaría. Esta está delineada de manera que corresponda a cada uno de los comités, departamentos, etc. que forman los otros dos órganos constituyentes de la Organización de Aviación Civil Internacional.(OACI).

Al hacer este sumario de cómo y por qué la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fué formada y trabaja he omitido gran cantidad de detalles, pues el tiempo a mi disposición no me permite hacerlo, y sólo deseo ahora referirme al futuro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con las propias palabras del Dr. Edward Werner, Presidente del Consejo. El ha dicho:

"La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es una

/asociación

asociación de gobiernos nacionales que han reconocido la necesidad de trabajar en conjunto para el bien de la aviación civil y del desarrollo de amistosas relaciones internacionales. No existe una nación que actuando dentro de su propio territorio y con sus propios recursos pueda conseguir que su aviación civil llegue a ser tan segura, económica, digna de confianza y tan útil como podría serlo si esa nación trabajara en conjunto con sus vecinos. Ni siquiera el gobierno más poderoso de la tierra soberano de los más grandes territorios podría conseguirlo. El reconocimiento de la necesidad de una cooperación constante ha traído a 2/3 del mundo a las filas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El mismo reconocimiento, estoy seguro, convencerá a los Estados restantes que no pueden por mucho tiempo más dejar de lado los beneficios que ella les aportaría".

Deseo, señores, hacer un resumen de las relaciones directas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con la América Latina:

1.- La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido una Oficina Regional permanente en la ciudad de Lima, Perú, en funciones desde Marzo de 1948.

2.- La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha realizado dos Reuniones Regionales de Navegación Aérea en Sud-América. Una se llevó a efecto en Lima en Junio de 1947 y la otra en Río de Janeiro, en Julio del mismo año.

3.- Funcionarios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) mantienen por medio de jiras y visitas constantes un contacto directo con los países de la América Latina.

Los resultados de este interés especial de la Organización de Aviación Civil Internacional por la América Latina ha empezado ya a dar resultados prácticos. Tres documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) han sido implementados uniformemente a través de

/toda la América

toda la América en forma que hoy día los procedimientos de comunicaciones en la aviación civil internacional de Sud-América son todos uniformes como lo son las claves y abreviaturas de radio-comunicaciones. Falta aún que todos los países implementen el resto de los procedimientos de Navegación Aérea, hoy día parcialmente implementados, pero no está lejos el día en que procedimientos de Meteorología, Control del Tráfico Aéreo, Aeródromos, etc., sean los mismos no sólo en la América Latina sino también en el mundo entero, lográndose así alcanzar uno de los muchos objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Para terminar este breve resumen, deseo hacer presente que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) está deseosa de cooperar en todo lo que sea posible con la Comisión Económica para América Latina.