

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
E/CN.12/CCE/173/Add.1
14 de agosto de 1959

ORIGINAL: INGLÉS-ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Sexta Reunión
San José, Costa Rica, 26 de agosto de 1959

SITUACION DEL TRANSPORTE EN CENTROAMERICA

Estado actual de los servicios auxiliares del transporte aéreo: Servicios para facilitar el tránsito aéreo y comunicaciones aéreas en Centroamérica

Para información del Comité de Cooperación Económica se presenta a continuación la nota de la Organización de Aviación Civil Internacional referente al proyecto de desarrollo de los servicios auxiliares de vuelo sobre Centroamérica.

En la nota que presenta el Director de la Oficina Regional de Norteamérica y el Caribe del OACI, se hace un breve resumen de las reuniones celebradas por funcionarios de las Direcciones de aviación civil de los diversos países centroamericanos desde 1950 a la fecha y se pone en relieve la urgente necesidad de contar cuanto antes con los servicios necesarios para dar mayor seguridad y eficacia a las comunicaciones y el transporte aéreo por la región y entre los países de Centroamérica.

SERVICIOS PARA FACILITAR EL TRANSITO AEREO Y COMUNICACIONES AEREAS EN CENTROAMERICA

1. Desarrollo de la integración de servicios de tránsito aéreo. Antecedentes

El espacio aéreo de Centroamérica fue considerado por primera vez como una unidad durante la Segunda Reunión de Tránsito Aéreo de la Región del Caribe de la OACI, celebrada en La Habana, Cuba, en 1950. En la misma reunión se dió

/a esta zona el

a esta zona el nombre de Región Centroamericana de Operaciones para Información sobre Vuelos, y aunque no se pudo por entonces fijar una sede a dicha Región, se tomó nota del ofrecimiento hecho por el delegado de Honduras de proporcionar las facilidades necesarias para su instalación en Tegucigalpa. Mientras se llegaba a un acuerdo respecto a la instalación de dicha sede y de los servicios que habrían de suministrarse, se recomendó que los mismos siguieran prestándose por el Centro de Control situado en Balboa; así se hizo hasta el 1 de agosto de 1953, fecha en la que el Centro de Balboa se vió obligado a reducir de manera considerable los servicios que suministraba porque la Pan American World Airways, de conformidad con un programa previamente establecido, interrumpió los servicios de comunicaciones aeronáuticas suministrados a aviones ajenos a la Compañía, al no haberse firmado tratados especiales referentes a estos servicios.

Antes de la suspensión del servicio los directores de aviación civil de los estados centroamericanos y la OACI se habían ocupado activamente del asunto. En la Segunda Reunión, efectuada en San José, Costa Rica en agosto de 1952, el delegado de Honduras presentó una reseña en la que se estudiaban las facilidades y servicios que se requerirían para organizar un Servicio de Tránsito Aéreo en la región, incluyendo el establecimiento de un Centro de Información de Vuelo en Tegucigalpa. La cuestión fue discutida de nuevo con más detalle en la Tercera Reunión de Directores, que tuvo lugar en Panamá, en abril de 1953. Entonces se insistió en la necesidad de tomar medidas positivas y rápidas para poner en marcha los servicios esenciales de comunicaciones para el establecimiento del Centro de Información de Vuelos en vista de la intención de la PAA, ya comunicada de reducir sus servicios en agosto de aquel año. La cuestión volvió a ser examinada por los Directores en su Cuarta Reunión de Managua, Nicaragua, en 1954 pero la iniciación de los trabajos y de los servicios ha sido lenta.

La Tercera Reunión de Tránsito Aéreo de la Región del Caribe de la OACI, efectuada en Ciudad Trujillo, República Dominicana, en abril de 1956, ratificó el acuerdo de establecer en Tegucigalpa el Centro de Información de Vuelos para Centroamérica zona de Control del Tránsito Aéreo, y también tomó medidas para que se proporcionaran los servicios de comunicación /necesarios en el

necesarios en el plano regional. Comprendían estos circuitos de radioteletipo entre Tegucigalpa y Miami y entre las principales ciudades de Centroamérica. De éstos servicios, el circuito de Tegucigalpa-Balboa lleva algún tiempo funcionando y el de Tegucigalpa-Miami está a punto de inaugurarse. Sin embargo, faltan por instalar los circuitos interregionales y las comunicaciones se efectúan por medio de un circuito manual ineficaz e inseguro.

Después de posponerse varias veces las fechas tope señaladas para establecer el Centro de Información de Vuelos, los Directores celebraron una reunión oficiosa en Tegucigalpa en agosto de 1957. Asistieron a ella el Presidente de la OACI y otros funcionarios de esta organización, así como representantes de la Misión de Administración de Aeronáutica Civil (CAA) de los Estados Unidos en Honduras. Se acordó en esa reunión fijar el 21 de octubre de 1957 para que definitivamente quedara instalado el Centro y la fecha fue respetada.

Además de la elaboración detallada de planes tendientes a mejorar y favorecer el tránsito aéreo y los servicios de comunicación, los directores se han ocupado detenidamente de organizar los servicios meteorológicos aeronáuticos esenciales para proporcionar un transporte aéreo seguro, regular y eficaz. Puede decirse que se ha progresado considerablemente en este terreno. La Oficina Meteorológica principal para la región se encuentra en Tegucigalpa y cuenta con oficinas subsidiarias en las otras cuatro capitales centroamericanas.

2. Perspectivas futuras

Aunque ya se dispone en Centroamérica de las instalaciones esenciales para proporcionar un Servicio de Información sobre Vuelos, su progresivo desarrollo —tendiente a alcanzar su meta lógica, o sea, el Control del Tránsito Aéreo—, está siendo dificultado seriamente por la falta de concentración de las modernas comunicaciones aeronáuticas, como son los canales móviles y fijos y otras ayudas para el tránsito aéreo. Los aparatos aéreos modernos necesitan las máximas facilidades para fijar posiciones con exactitud y comunicaciones rápidas entre las estaciones de tierra y entre éstas y los aparatos en vuelo. Inútil es decir que la obtención de esos servicios supone unos gastos difíciles de cubrir. Para reducirlos al mínimo, y prestar a la vez un servicio eficaz, el Director General de Aviación Civil de Honduras propuso a sus colegas, a

/fines de 1958,

finés de 1958, la creación de una Corporación Intergubernamental Centroamericana que suministre Servicios de Tránsito Aéreo y Comunicaciones en la Región sobre una base no lucrativa. Esta propuesta fue considerada por los Directores en su Quinta Reunión, efectuada en Tegucigalpa en enero de 1959, y adoptada por unanimidad. Las dos resoluciones emanadas de la reunión aludida aparecen en el apéndice de este Informe.

Con la ayuda del OACI se está preparando el convenio y los estatutos de la Corporación. Se espera que estarán terminados para el 10. de septiembre de 1959. Un examen técnico-financiero de los requerimientos deseables así como del equipo y los servicios disponibles se iniciará en breve, y la fecha límite para completar todos los informes se ha fijado para el 10. de diciembre de 1959.

Aunque este sistema de proporcionar facilidades y servicios al tránsito aéreo no es original, debe señalarse que —como ha ocurrido con la FIR Centroamericana— es la primera vez en el mundo que se intenta organizar sobre una base multiestatal. Por ello el futuro desarrollo de la Corporación ha de ser observado muy de cerca por los estados miembros de la OACI y especialmente por algunos de Europa donde ya se están efectuando estudios preliminares para establecer un organismo similar.

3. Conclusiones

Será preciso trabajar intensamente antes de que la Corporación lleve a ser un hecho, pero se espera progresar con rapidez con el apoyo de las Direcciones de Aviación y la ayuda de los dos expertos solicitados por la DGCA de Honduras y que va a proporcionar la ICAO de acuerdo con el Programa Ampliado de Asistencia Técnica. La eficacia de la Corporación es indudable. Convenientemente dirigida tendrá que reportar grandes beneficios al desarrollo de la aviación civil en Centroamérica y habrá de suponer para los gobiernos, hasta cierto punto, un alivio de la pesada carga económica que la era de retropropulsión de la aviación civil trae consigo. Sin embargo, su verdadera eficacia dependerá de que los servicios de tránsito aéreo que se proporcionen sea de primerísima categoría y capaces de proporcionar por lo tanto comunicaciones eficientes, absolutamente esenciales para la seguridad, la economía y la regularidad de la aviación civil.

/Apéndice

Apéndice

QUINTA CONFERENCIA DE DIRECTORES DE AERONAUTICA CIVIL DE
CENTROAMERICA

(Celebrada en Tegucigalpa, Honduras, del 12 al 16 de enero de 1959)

Resolución 1

LA QUINTA CONFERENCIA DE DIRECTORES DE AERONAUTICA DE CENTROAMERICA,

CONSIDERANDO: Que la cooperación de los países centroamericanos en aviación civil ha resultado ya en notables mejoras para la seguridad de la aviación civil en Centroamérica, en particular desde la inauguración, con la cooperación de todos los países centroamericanos, del Centro de Información de Vuelo en Tegucigalpa, Honduras, en octubre de 1957; y,

CONSIDERANDO: Que los progresos técnicos de la aviación, tales como la introducción de los aviones de reacción, requieren urgentemente, para que la seguridad y eficiencia de la aviación no disminuya, una mejora considerable en los servicios técnicos correspondientes y en particular en los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y radioayudas; y,

CONSIDERANDO: Que para que la prestación de dichos servicios sea efectiva y, al mismo tiempo, no pese desproporcionadamente sobre los recursos económicos de los países de la Región, urge evitar la duplicación innecesaria de servicios y conseguir la integración racional de los mismos en forma que permita a los Estados centroamericanos cumplir con sus ineludibles compromisos internacionales y responsabilidades morales de velar por la seguridad aérea y por la eficiencia de la aviación civil.

POR TANTO: Los Directores de Aeronáutica Civil de los Estados centroamericanos,

RESUELVEN: Proponer a sus respectivos gobiernos, la aprobación en principio, del Proyecto que a continuación se expone para resolver, en una forma ordenada y económica, consonante con la más amplia cooperación centroamericana, los problemas más arriba indicados.

/PROYECTO

PROYECTO

INTEGRACION DE LA CORPORACION INTERGUBERNAMENTAL CENTROAMERICANA DE
COMUNICACIONES AERONAUTICAS

1. Se establecerá, por virtud de las disposiciones nacionales de cada país y de los tratados internacionales que sean necesarios, una corporación autónoma encargada de prestar servicios de tránsito aéreo, radioayudas y radio-comunicaciones, a la aviación civil en la FIR Centroamericana.
2. Estos servicios se proporcionarán, de acuerdo con los principios del Convenio de Aviación Civil Internacional del cual son Estados contratantes las cinco repúblicas, a todos los usuarios, sin discriminación alguna por concepto de nacionalidad en cuanto a la calidad de servicio o los derechos que se impongan por su prestación.
3. Los costos de operación de la Corporación se repartirán en forma equitativa entre los usuarios de los servicios que preste la misma después de descontar cualquier subsidio que aporten los gobiernos participantes.
4. El capital necesario para establecer la Corporación será aportado por los Estados participantes, ya sea en equipo o en efectivo, o por medio de préstamos que serán amortizados por la Corporación del importe de sus ingresos en la forma en que se determine en la constitución de la misma.
5. A fin de que la Corporación proporcione los servicios aeronáuticos encomendados a ella en la forma más económica y eficiente, disfrutará de autonomía y se regirá por los más estrictos principios comerciales. A este fin, establecerá su propio reglamento de personal, que le permita emplear al personal idóneo de la competencia requerida dando preferencia en igualdad de condiciones a personal centroamericano.
6. Los derechos impuestos por la Corporación a los usuarios serán solamente los indispensables para cubrir los gastos de la Corporación. Todo exceso de ingresos sobre gastos en un período fiscal, se utilizará para disminuir proporcionalmente los derechos cobrados a los usuarios. Sin embargo, los gastos incluirán intereses sobre el capital invertido y la amortización del mismo.

/7. Los Estados

7. Los Estados participantes serán los únicos accionistas de la Corporación y constituirán su Junta Directiva. La Junta nombrará un gerente que a su vez nombrará el personal de la Corporación.
8. La Corporación, en vista de la experiencia y conocimientos técnicos de las empresas aéreas que operan en la región, invitará su cooperación técnica por medio de un Comité Asesor del Gerente, integrado por las mismas.
9. La Corporación también podrá aceptar la cooperación financiera de dichas empresas, particularmente por medio de arreglos equitativos para la adquisición de sus equipos.

Resolución 2

ARREGLOS PARA ESTABLECER LA CORPORACION INTERGUBERNAMENTAL CENTROAMERICANA DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS

CONSIDERANDO: Que el establecimiento de la Corporación requerirá un estudio detallado de los aspectos jurídicos, técnicos y económicos involucrados así como que se asegure en el interín la prestación y mejoramiento de los servicios aeronáuticos existentes;

RESUELVE: Que Honduras se haga cargo de iniciar la redacción de un proyecto de constitución de la Corporación y una vez recibida la aprobación en principio de tres o más de los gobiernos de Centroamérica, éstos convoquen a la mayor brevedad posible a una Conferencia Especial, encargada de redactar la constitución de la Corporación y el tratado internacional necesario para constituirla, a fin de que sea sometido para su ratificación por los Estados; y,

Que los Estados que no cuenten con el equipo y el personal necesario para prestar en el interín los servicios de que se hará cargo la Corporación al establecerse, los adquieran, ya sea por medio de contratos de arrendamiento con promesa de venta de las compañías o de otra forma.

The first part of the report discusses the general situation of the country and the progress of the work during the year. It also mentions the various committees and their work.

The second part of the report deals with the financial situation of the country and the progress of the work during the year. It also mentions the various committees and their work.

Summary

The summary of the report is as follows: The country has made progress in various fields during the year, and the work of the various committees has been carried out satisfactorily.

The first part of the summary discusses the general situation of the country and the progress of the work during the year. It also mentions the various committees and their work. The second part of the summary deals with the financial situation of the country and the progress of the work during the year. It also mentions the various committees and their work.

The summary concludes by stating that the country has made progress in various fields during the year, and the work of the various committees has been carried out satisfactorily.