



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECL/Conf.2/SR.8
ST/TAA/Conf.5/SR.8
16 de junio de 1953

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Y ADMINISTRACION DE ASISTENCIA TECNICA
SEMINARIO SOBRE TRANSPORTE EN EL
ISTMO CENTROAMERICANO

ACTA RESUMIDA
DE LA SEPTIMA SESION

(San José, Costa Rica, 13 de junio de 1953, 9hs.)

SUMARIO:

- I. Problemas regionales de transporte (cont.)
 4. Transporte aéreo

PARTICIPANTES:	SR. FACIO	Costa Rica
	SR. OSEGUEDA	El Salvador
	SR. MELARA	El Salvador
	SR. QUESADA	El Salvador
	SR. RIVAS	El Salvador
	SR. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
	SR. RODAS	Guatemala
	SR. PIEDRASANTA	Guatemala
	SR. MEJIA	Honduras
	SR. CANTARERO	Nicaragua
	SR. SILVA	Nicaragua
	SR. MONTERROJAS	Nicaragua
	SR. HASSAN	Panamá
	SR. LOPEZ FABREGA	Panamá
SECRETARIA:	SR. URQUIDI	Director del Seminario
	SR. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT
	SR. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
	SR. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
	SR. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
	SR. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
	SR. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT.
	SR. DEKOCK	División de Transportes y Co- municaciones, Naciones Unidas
OBSERVADORES	SR. PAZ PAREDES	Misión de Asistencia Técnica de la Organización de Avia- ción Civil Internacional
	SR. RICHERS	Consejo Interamericano Eco- nómico y Social
	SR. RAPHAEL	K. L. M. Royal Dutch Airlines
	SR. DORIA PAZ	México
	SR. BONILLA	Líneas Aéreas Costarricenses S. A.
	SR. ULLOA	Pan American Airways
	SR. VEGA	Junta de Turismo
	SR. LYBARGER	Junta de Turismo

Se abre la sesión

TRANSPORTE AEREO

El señor VAN ZANDT (Misión CEPAL/AAT) hace una exposición resumida de la parte del informe que se refiere al transporte aéreo desde el punto de vista regional. La Organización de Aviación Civil Internacional ha presentado otro informe por separado en que se detallan más algunos aspectos del transporte aéreo, sobre todo la parte descriptiva; dicho informe ha sido puesto en manos de los participantes. Respecto a los aspectos regionales, la Misión no hace recomendaciones concretas sino que se limita a señalar objetivos generales que podrían tener en cuenta los gobiernos centroamericanos.

Actualmente participan 10 empresas aéreas en los servicios internacionales en el Istmo Centroamericano, con diversos grados de actividad. Hace una somera descripción de estos servicios y de algunos de los problemas a que han tenido que hacer frente al desarrollarlos en el tráfico intercentroamericano. Llama la atención acerca de la importancia de poder contar con estadísticas amplias y exactas a fin de hacer estudios más detenidos sobre la conveniencia de los servicios regionales y de los niveles de las tarifas de carga y pasajeros vigentes entre los países del Istmo.

La falta de contratos establecidos a largo plazo entre algunos gobiernos y las compañías impide que éstas efectúen grandes inversiones en mejorar sus instalaciones y servicios, por lo que considera indispensable para el desarrollo del transporte aéreo que los gobiernos adopten una actitud positiva y de estímulo.

El señor PAZ PAREDES (Observador, OACI) hace una amplia exposición sobre los aspectos jurídicos y económicos del desarrollo de la aviación civil en la América Latina y en el Istmo y explica antecedentes históricos. El rápido

/progreso técnico

progreso técnico de la aviación tiende a dar lugar a que las leyes y reglamentos existentes resulten con frecuencia inadecuados o atrasados. El desarrollo del transporte aéreo en Centroamérica se ha debido a la iniciativa privada, sin suficiente supervigilancia de los gobiernos, lo cual ha tenido grandes repercusiones y explica muchos de los problemas que hoy existen sobre la materia. Además se ha tendido a considerar el transporte aéreo como una actividad comercial ordinaria en lugar de considerarla como servicio público. Es necesario un régimen jurídico sobre el transporte aéreo y a este respecto cita la Conferencia de Chicago, celebrada en 1944, al fundarse la organización de Aviación Civil Internacional, cuando se suscribieron los principios en que debe basarse toda legislación aérea y que han sido ratificados por alrededor de 60 países.

Por iniciativa de la Dirección de Aviación Civil de Costa Rica se han celebrado ya tres reuniones de los Directores de Aeronáutica en el Istmo Centroamericano a fin de discutir problemas comunes y orientar a sus gobiernos acerca de la adopción de leyes básicas. Actualmente está en estudio una ley que podría ser adoptada por todos los países centroamericanos, la cual se espera someter a los gobiernos a fines del presente año y que contiene los principios jurídicos generales y las reglamentaciones relativas a aeropuertos, radiocomunicaciones, servicios meteorológicos y auxiliares, etc. Hace hincapié en la necesidad de mejorar la capacitación técnica para prestar servicios adecuados en los aeropuertos y menciona que la OACI acaba de establecer con la cooperación del Gobierno de México un centro de adiestramiento para personal de toda América Latina.

Uno de los anexos al Convenio de Aviación Civil de Chicago es el relativo a la facilitación del tránsito aéreo. Para asegurar un cumplimiento efectivo de esta disposición se están creando en muchos países comités locales compuestos

/de funcionarios

de funcionarios del gobierno, de las empresas aéreas y otras personas interesadas, con el objeto de impulsar las medidas necesarias. En Centroamérica es satisfactorio notar que el primer comité se creó recientemente en El Salvador.

Otro de los aspectos convenientes para la aviación civil es que existan en los gobiernos comisiones técnicas de transporte en que puedan examinarse a fondo las peticiones de concesiones de ruta, tarifas, etc., con objeto de que los gobiernos puedan trazar planes a largo plazo y las empresas puedan contar también con un régimen más firme en cuanto a sus operaciones.

El señor FACIO (Costa Rica) estima que los datos recopilados por la Misión y las conclusiones a que ha llegado constituyen una valiosa aportación que será tenida en cuenta por los diversos organismos especiales encargados de la aviación civil en Centro América y Panamá. En lo que concierne a Costa Rica, los puntos contenidos en el informe son exactos y las recomendaciones responden precisamente al plan que el Gobierno se ha trazado para lograr el desarrollo ordenado y sistemático de la aviación civil en Costa Rica. El informe se refiere a facilidades aeroportuarias. El Gobierno de Costa Rica ha destinado 18 millones de colones a la construcción del Aeropuerto Internacional de El Coco, a 14 kilómetros de la capital; se principió a construir en 1952 y se espera quede listo para el tráfico internacional a mediados de 1954. Debido a la orientación y magnitud de la pista, podrán aterrizar los más grandes aviones. El equipo y el edificio terminal corresponden a las más estrictas especificaciones. La obra ha sido planeada por ingenieros costarricenses, con la ayuda técnica de expertos de la Civil Aeronautics Administration. Su dirección y ejecución ha estado a cargo de técnicos y operarios costarricenses, lo cual puede servir de ejemplo para los demás países centroamericanos que realicen obras de la misma naturaleza.

/Manifiesta que

Manifiesta que los directores de aeronáutica civil de Centroamérica se han venido reuniendo en los últimos años para tratar problemas de legislación y reglamentación, así como de coordinación de los servicios auxiliares de la navegación aérea. En la última reunión celebrada en Panamá se nombró una comisión jurídica para el estudio y redacción de una ley básica de aviación civil para Centroamérica y Panamá.

El señor SILVA (Nicaragua) felicita a la Misión por su informe y se refiere a obstáculos que existen para llevar a cabo todas las recomendaciones, en particular a aspectos de los contratos a largo plazo que se han celebrado hace mucho tiempo con empresas aéreas, que son la causa de que los servicios de algunos aeropuertos sean deficientes. Hay proyectos listos en su país para llevar a cabo un programa de mejora de aeropuertos.

El señor MELARA (El Salvador) manifiesta el interés de su país en los servicios internacionales, ya que por su corta extensión no puede desarrollar servicios internos. Cita el caso del proyectado servicio aéreo internacional directo de Puerto Barrios a San Salvador. Considera necesario que se celebren convenios multilaterales en Centroamérica para la fijación de rutas y para que las líneas de cada país puedan pasar fronteras. Se refiere a diversos aspectos legislativos, de seguridad, de ayuda técnica y de concesiones. Cree que las normas generales establecidas por la OACI requieren reglamentos especiales en Centroamérica. Es preciso, en términos generales, un apoyo más efectivo para el desarrollo de la aviación y por ello resulta satisfactorio que en el Seminario se traten los problemas de transporte aéreo, además de las reuniones especiales que han tenido los directores de aeronáutica.

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) hace aclaraciones al informe de la Misión,

/no estando

no estando de acuerdo con diversas afirmaciones y datos sobre los cuales va a presentar una relación escrita. En particular está en desacuerdo con datos que se dan sobre el número excesivo de horas de vuelo de los pilotos, el monto de los dividendos pagados a los accionistas, la suficiencia de los servicios de carga prestados a las empresas mineras y el nivel de las tarifas. Menciona varios casos concretos en que se han establecido tarifas bajas para el tráfico de carga de importación y otros fletes.

El señor RODAS (Guatemala) recalca la importancia de los servicios internacionales, que su país ha querido extender a los países vecinos; en el caso de la ruta Puerto Barrios-San Salvador se tropezó con serios obstáculos. Expresa su acuerdo con las recomendaciones de la Misión, pidiendo se agregue que los diversos aspectos de control de la aviación, servicios auxiliares, etc., deben concentrarse en una sola oficina de cada gobierno.

El señor MELARA (El Salvador) menciona la posibilidad de que en su país llegue a establecerse un aeropuerto libre o zona aérea libre con funciones semejantes a las de la zona libre del puerto de Colón. Esta idea continúa en estudio.

El señor SILVA (Nicaragua) encuentra conveniente que las empresas aéreas acepten que los pasajes y fletes se puedan pagar en moneda nacional y no en dólares y estima que sería recomendable que las empresas subsidiarias en cada país se independizaran lo más posible de las compañías matrices.

Varios participantes se refieren al reconocimiento de las licencias para mecánicos de aviación y a la necesidad de entrenar mayor número de mecánicos.

El señor MELARA (El Salvador) manifiesta que su país está interesado en modificar los contratos con las compañías aéreas a fin de eliminar los privilegios y las obligaciones que sean onerosos. Espera que pronto se promulgue la ley de aviación civil y se tiene pensado eliminar los impuestos y trabas a los

/servicios internacionales

servicios internacionales que actualmente existen.

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) concuerda con la idea de que se revisen los contratos y considera, además, que se puede llegar a establecer compañías netamente centroamericanas ya que existen capitales privados nacionales que pudieran invertirse en ellos para independizarlas de las empresas extranjeras. Siendo mayor la proporción de capital nacional en las empresas, sería más fácil también establecer reciprocidad equitativa en los servicios intercentroamericanos.

Varios participantes expresan que, aun cuando el informe no hace recomendaciones específicas, las orientaciones y conclusiones que contiene podrían expresarse por medio de una recomendación de carácter general y ruegan que la Misión lo tenga en cuenta.

Se levanta la sesión a las 12:15 horas.