

construye metódicamente la realidad, "sometida a las profundas transformaciones económicas y sociales propias de la transición hacia formaciones monopolistas y oligopolistas, características de las potentes concentraciones de poder económico propias de un capitalismo avanzado, de la economía de la masa de la creciente utilización de nuevas y poderosas fuentes de energía, todo ello con una conciencia más exacta del alcance político de las soluciones jurídicas" (6).

También el encanto de la integración tendrá en el jurista, no un servidor de intereses, sino un analista del cambio social mediante el proceso mismo de integración. El desarrollo social, proyectado como proceso de transformación de las estructuras, la movilidad social, los canales de la misma, la formación de nuevas estructuras sociales, repercutirá evidentemente en la esfera más amplia de la sociedad entera, con todas sus implicancias políticas y económicas morales y jurídicas, para abstraer, en un proceso de esquematización, que el cambio social implica la formación de nuevas estructuras mentales que aceleran el proceso de conciencia de la especie humana, de la economía humana, de la democracia y las libertades humanas.

(6) Tullio Ascarelli. Iniciación al estudio del derecho mercantil, pág. 15.

## Notas sobre la integración del Derecho Aéreo en América Latina

La Primera Convención Internacional de Derecho Aéreo fue aprobada en París el 13 de Octubre de 1919. En ella tomaron parte sólo aquellos Estados que tenían la calidad de beligerantes durante la Primera Guerra Mundial. América Latina, en tanto continente, no participó en esta conferencia.

España, en su carácter de país neutral, no participó tampoco en la Convención de París, pero existía en esa nación una evidente preocupación por el

Tal ritmo de actividad científica, permitió por otra parte, apreciar en qué medida existen seres de pensamiento creador y reformistas de las estructuras humanas, políticas y sociales; permite, por último, anudar la tarea de jurista como tarea continua, creación de valores, antes de que exégesis de sistemas. El pensamiento así lanzado nos permitirá comprender como nuestros esfuerzos cristalizarán en un derecho del "Mundo industrial y moderno", de las relaciones industriales, de las fuerzas económicas, de las relaciones sociales, pero siempre tendrán como guía humanizar la naturaleza y propender al bienestar general y al progreso colectivo.

Este esquema de análisis tan general, permitirá comprender que el nacimiento de un derecho destinado a servir a un proceso, la integración, deberá armonizar, fundamentalmente las necesidades colectivas con los grupos sociales y económicos; estructurar la realidad de una sociedad en cambio y vaciar su contenido en normas "prospectivas", funcionales, sociales, generalizadas y fundamentalmente humanas, porque el derecho ha sido, es y siempre será normas e instrumentos de la convivencia social.

Sólo así se comprenderá por los teóricos del cambio que él es, ante todo un proceso de dignificación humana y de progreso colectivo.

JACINTO HECTOR PINO MUÑOZ

(Ayudante de Derecho Aéreo).

desarrollo de esta nueva rama del Derecho. Tanto es así que convocó a un Congreso Iberoamericano de Derecho Aéreo. Fruto de este Congreso es la Convención Iberoamericana de Derecho Aéreo, firmada en Madrid el 1º de Noviembre de 1926. El texto original fue aprobado por dos países europeos, España y Portugal, y por 19 países americanos, entre ellos Chile.

Es de interés destacar las características de esta convención en comparación

con los acuerdos que se tomaron en París.

Para muchos, la Convención de Madrid obedeció más a razones de orden político y sentimental que a motivos de conveniencia práctica o de real necesidad. Incluso se llegó a pensar que su convocatoria obedecía al deseo de oponer el iberoamericanismo, como movimiento político internacional, frente al panamericanismo.

Para algunos autores —A. Wegerdt y Ambrosini—, la Convención de Madrid es una mera repetición de los principios enunciados en París, sin que existan diferencias de consideración ni tampoco se puedan apreciar ventajas. Concluyen que nada aportó al Derecho Aéreo, transformándose en un instrumento inútil e ineficaz. Esta opinión es compartida por el profesor Eduardo Hamilton, el cual agrega que el espíritu regionalista es contrario al progreso de esta nueva rama del Derecho.

Los defensores de la convención señalan que ella constituyó indudablemente un paso adelante en el proceso de unificación, por las razones que pasan e expresarse.

Constituye un franco progreso si se considera el hecho de que ha eliminado de su texto todo aquello que emanaba del espíritu revanchista de los países vencedores en el primer conflicto mundial. Sería evidentemente más liberal al no contemplar privilegios e injusticias, tan propios a un tratado que se firma cuando aún los ánimos no se han aquietados, y por permitir, en su artículo 41, que adhieran a ellos los países no invitados.

El profesor Aldo Cocca expresa que, por el mismo hecho de no tener grandes diferencias con la Convención de París, representa una indudable ventaja al incorporar veintiuna nuevas naciones al proceso de unificación de la legislación aérea.

La Convención de Madrid fue modificada por una Segunda Convención, más progresista que la anterior según el mexicano Francoz Rigalt, ya que habría otorgado a los Estados la facultad de aceptar o rehusar la circulación aérea sobre sus territorios y establecido la igualdad entre las partes contratantes.

La Convención Iberoamericana perdió su trascendencia y significación al adhe-

rir España y Argentina al Pacto de Sociedad de Naciones y especialmente al ser creada la Convención Panamericana.

En nuestro continente existió desde un comienzo una acentuada preocupación por crear una legislación uniforme en materia de Derecho Aéreo; esta preocupación es más loable si se tiene en cuenta que el desarrollo de nuestra aviación era aún bastante incipiente. En Marzo de 1916, una Conferencia Aeronáutica reunida en Santiago aprobó una recomendación en el sentido de crear un código uniforme de leyes aeronáuticas. La Quinta Conferencia Internacional Americana, reunida también en Santiago el año 1923, decidió la creación de una comisión interamericana de aviación comercial encargada de redactar un proyecto de reglamentación.

La Sexta Conferencia Internacional de Estados Americanos, reunida en La Habana entre el 16 de Enero y el 20 de Febrero de 1928, aprobó una Convención de Aviación Comercial, la cual fue firmada por los veintiún Estados Americanos. Lo aprobado tuvo como base dos proyectos de reglamentación. Uno de ellos, del Dr. Gil Borges, que representaba el punto de vista de EE. UU., y el otro, elaborado por la delegación colombiana. Ambos proyectos habían sido refundidos por una comisión reunida en Washington el año anterior. La convención velaba en gran parte por los intereses de los Estados Unidos, y según algunos autores constituyó el texto legal que ese país necesitaba para el desarrollo de su aviación comercial en el continente. Este documento no tiene anexos ni establece ningún organismo internacional, pero confía a los Estados contratantes ciertas funciones similares a las encomendadas por la Convención de París a la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA). Esta Convención fue ratificada por Costa Rica, Chile en 1934, Ecuador, EE. UU., Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.

Tampoco esta convención se aparta considerablemente de las Convenciones de París de 1919 y de Madrid de 1926. Las novedades consisten en que se amplía el derecho de sobrevuelo, aterrizaje y transporte a las líneas de aeronavegación de los Estados contratantes. También da normas sobre derecho privado al

referirse a algunos problemas de esa índole, como daños causados a terceros en la superficie.

Para E. Hamilton, el origen de la Convención de La Habana fue más bien político y consistió en una reacción frente a la dependencia de la CINA respecto de la Liga de Las Naciones y a su mayor ascendiente europeo. El hecho de descartar totalmente la competencia de la Corte Internacional de Justicia de La Haya va en apoyo de esta tesis.

Su mérito más grande, según el profesor Eugene Papín, consistió en que antes de esta Convención sólo seis naciones americanas tenían leyes aéreas y, como consecuencia de ella, 17 Estados promulgaron leyes nuevas o reformaron las antiguas.

Otro hecho que es necesario señalar en este proceso de unificación del Derecho Aéreo Latinoamericano es la Cuarta Conferencia Comercial Panamericana reunida en Washington en el año 1931. En materia de aviación comercial se recomendó a los Estados contratantes la unificación y simplificación de la legislación y tomar las medidas necesarias para favorecer la actividad aeronáutica mediante la facilitación de las importaciones y la exención de impuestos y trabas. En el punto IV se trata de los puertos aéreos y las formalidades necesarias para su establecimiento, teniendo en vista armonizar la reglamentación existente en los diversos países.

En Diciembre de 1933 tuvo lugar en Montevideo la Séptima Conferencia Internacional Americana. En su acta final se recomendó a los Estados Americanos la adopción de cinco principios relativos a delitos cometidos a bordo de aeronaves.

Chile adhirió en este período a dos convenciones que merecen destacarse, pero que no constituyen un intento propio de unificación del Derecho Aéreo en América Latina: la Convención Sanitaria Internacional para la Navegación Aérea, suscrita en La Haya, cuyo texto fue promulgado por Dcto. Supremo N° 512, de 6 de Mayo de 1935, y la Convención sobre Tráfico de Aviones, suscrita en Buenos Aires el año 1935, promulgada por Decreto Supremo N° 588, del mes de Abril de 1937.

El año 1937 se celebró en Lima la Conferencia Técnica Interamericana de

Aviación, la cual practicó estudios técnicos y concluyó en meras recomendaciones, pero no suscribió ningún acuerdo final ni tampoco se ratificaron sus conclusiones. Los juristas y técnicos que se reunieron trataron de reparar la omisión cometida en la Convención de La Habana de 1928, creando un organismo internacional, la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (CAPA), la cual iba a desempeñar el papel que le había correspondido a la CINA, de acuerdo con la Convención de París. La CAPA, como organismo central, tendría como filiales las comisiones nacionales que se formarían en cada nación.

Para E. Hamilton la Conferencia de Lima fue un fracaso total, como también fracasó el organismo que se creó, el cual no empezó a funcionar. Sólo nueve años más tarde vino a ser realidad y a iniciar sus labores.

Después de la Convención de París de 1919, la más trascendente de las Convenciones es aquella firmada en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, en la cual estuvo representada la mayor parte de los países del mundo. En esta Conferencia se trataron tres temas centrales: la adaptación de las normas jurídicas sobre legislación aérea a los progresos y desarrollo de la aeronavegación mundial; los derechos comerciales en el transporte aéreo internacional y la creación de un organismo internacional de aviación civil, ICAO u OACI, según sus iniciales en inglés, francés y español.

No fue tarea fácil conciliar las opiniones en pugna. Las posiciones encabezadas por EE. UU. y Gran Bretaña casi hicieron fracasar la convención, pese a que ambos países se habían reunido en Montreal poco tiempo antes. EE. UU. estimaba que la convención y la OACI debían tener un carácter y una función eminentemente técnica, cual era la de garantizar en todo el orbe la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo. En materia de transporte propugnaba el derecho absoluto de tránsito y dejaba entregada la reglamentación del transporte comercial de pasajeros, carga y correspondencia a los acuerdos bilaterales. La posición de Gran Bretaña y de otras potencias era diametralmente opuesta. Se pretendía una regulación internacional del transporte aéreo y dar al organismo

que se creara las más amplias facultades en este sentido.

Las deliberaciones dieron en definitiva como resultado la creación de la Convención de la Aviación Civil Internacional, la cual estableció la carta constitucional de la navegación aérea y el establecimiento de un organismo internacional relacionado con la misma.

Se suscribieron también dos convenios separados: uno de "Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" y otro de "Transporte Aéreo Internacional". El acuerdo de tránsito fue suscrito por los siguientes países de América Latina: Bolivia, Chile, Ecuador, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Perú, Uruguay y Venezuela. El acuerdo de transporte fue suscrito por Bolivia, Ecuador, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, aparte naturalmente de EE. UU. y naciones de otros continentes.

Ambos convenios no eran convenientes a los intereses de la aviación comercial latinoamericana, ya que sólo favorecían a las naciones que ya tenían grandes líneas aéreas internacionales y no brindaban protección a las incipientes líneas aéreas regionales ni posibilitaban tampoco su desarrollo y expansión.

El organismo internacional que se creó, Organización de la Aviación Civil Internacional, se le concedieron facultades técnicas, comerciales y judiciales. En materia técnica su labor ha sido extraordinariamente positiva, pero en materia comercial y judicial no se le concedieran facultades tan amplias y ha habido resistencia para que desarrolle plenamente su labor.

Los derechos comerciales relativos al transporte aéreo no fueron consignados en la Convención, ya que no fue posible conciliar el antagonismo existente entre los principios de adecuada regulación del transporte aéreo internacional y el de la absoluta libre competencia que sustentaba EE. UU. El acuerdo de transporte tampoco constituyó una solución a este problema, ya que no fue aceptado por la mayoría de los Estados que suscribieron la Convención, y el número de ratificaciones fue igualmente escaso. El problema se ha solucionado mediante acuerdos bilaterales, pero hay clara conciencia de la necesidad de un acuerdo

multilateral que proteja la aviación comercial de América Latina.

En esta tarea de uniformar las normas de Derecho Aéreo en América Latina es necesario también señalar las Conferencias Regionales de Aviación Civil. La primera de ellas fue celebrada en Río de Janeiro en 1959 y asistieron a ella: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, EE. UU., Perú y Uruguay. Se trataron problemas preferentemente comerciales. La Segunda Conferencia Regional de la Aviación Civil se reunió en Montevideo, en Octubre de 1960, y participaron en ella, además de las naciones mencionadas, Panamá y Venezuela. Se aprobó una recomendación con el objeto de unificar las normas legales y se pidió la elaboración de un proyecto de código que debía constituir la legislación básica de todos los países del continente.

La Tercera Reunión (C. R. A. C.) tuvo lugar en Bogotá, y en ella se ratificaron acuerdos anteriores. Además, se trató de coordinar los trabajos de cada delegación para la elaboración de un proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano y se acordó reunirse posteriormente en Córdoba para terminar esta tarea. En 1963 se reunieron en la ciudad señalada los juristas de varias naciones latinoamericanas y surgió un proyecto de código que tuvo como base un anteproyecto elaborado por el Instituto de Derecho Comparado de la Universidad de Buenos Aires y por el Instituto de Derecho Aéreo de la Universidad de Córdoba.

Posteriormente no se han celebrado otras Conferencias Regionales de Aviación Civil y, en general, se ha dicho sobre estas conferencias que no han producido los resultados positivos que de ellas se esperaban. Según algunos autores, como Rodríguez Jurada, la causa de ello estriba en la participación de EE. UU., que sostiene posiciones que no se avienen con los intereses de las naciones latinoamericanas. Las Conferencias Interamericanas de Transporte Aéreo, donde se reúnen representantes de las líneas aéreas de América, no han podido tampoco superar estos inconvenientes.

Entre los esfuerzos que se han hecho para unificar el Derecho Aéreo en América Latina, el más concreto y positivo ha sido el realizado por las Jornadas

Latinoamericanas de Derecho Aéreo. La primera de ellas se celebró en Buenos Aires el año 1960, y asistieron destacados juristas de nuestro continente. La trascendencia de esta reunión se puede apreciar con la sola lectura del temario de las jornadas: autonomía del Derecho Aeronáutico; la metodología en la codificación aeronáutica latinoamericana; el contenido de los códigos y leyes aeronáuticas de fondo en Latinoamérica; estado de ratificación de las convenciones internacionales y su influencia en la legislación interna; posibilidad y conveniencia de un Código Aeronáutico Latinoamericano; y fundación de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico.

En la primera sesión de trabajo se aprobó una ponencia que reafirmaba la autonomía científica, didáctica y legislativa del Derecho Aéreo y se solicitaba a las diferentes universidades que creen y mantengan cátedras especializadas e independientes de Derecho Aeronáutico, y que sus servicios de seminarios e instituciones de investigación fomenten trabajos y estudios sobre esta materia.

En la segunda sesión de trabajo se discutió el problema de la metodología de la codificación, concluyéndose en que debía efectuarse incluyendo materias propias del Derecho Aéreo y hasta donde alcanzaba su autonomía.

En la cuarta sesión de trabajo se aprobó una ponencia presentada por el profesor don Eduardo Hamilton, la cual textualmente expresaba: "Las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico recomiendan a los países de América Latina: 1º La incorporación en sus legislaciones de los principios de las convenciones internacionales de Chicago, Varsovia, Roma y Ginebra, como paso necesario a la unificación de los principios jurídicos. 2º La ratificación de las referidas convenciones como medio de llegar a la universalidad internacional de las normas jurídicas aeronáuticas".

En la quinta sesión de trabajo se trató la posibilidad y conveniencia de un Código Aeronáutico Latinoamericano. Se concluyó, como era lógico, que era necesario lograr la pronta elaboración de este código, y se propuso el nombramiento de una comisión que, en estrecho contacto con la recién creada Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, cumpliera el objetivo señalado. Esta

última institución tenía, en definitiva, la misión de presentar el proyecto a las Segundas Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, las cuales deberían organizarse por el Instituto Peruano de Derecho Aeronáutico y celebrarse en la primavera del año 1961.

Como resultado de estas jornadas se creó la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, entidad científica que tendría por objeto lograr que se concretaran las aspiraciones enunciadas y dar continuidad a las tareas encomendadas. Se fijó como sede la ciudad de Buenos Aires.

En síntesis, las Primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico constituyeron un aporte extraordinario en este camino por lograr la unificación del Derecho Aéreo en nuestro continente.

Otro esfuerzo en esta tarea de unificar la legislación aérea en nuestro continente lo constituyen las Reuniones Interamericanas de Expertos Gubernamentales en Aviación Civil. La primera de estas reuniones se celebró en Washington en 1963. La segunda se llevó a efecto en Santiago en 1964, donde se aprobó una recomendación con el objeto de compilar la legislación básica de los miembros de la Organización de los Estados Americanos y aprovechar este material en la elaboración de un código aplicable en todo nuestro continente. Estas conferencias, como tantas otras, plantean la necesidad de la codificación y terminan con una lírica declaración aprobatoria, pero en definitiva los organismos o comisiones a los cuales se les encomienda tal labor no funcionan o realizan una labor improductiva.

Se expresaba en párrafos anteriores que en el año 1963 se había celebrado en Córdoba una reunión de juristas que aprobó un proyecto de código que debía servir de legislación básica a todos los países de nuestro continente. Desgraciadamente en esa ocasión no se hallaban representados sino algunas naciones americanas. Las delegaciones asistentes eran de Argentina, Colombia, Panamá, República Dominicana y Ecuador, concurriendo también observadores de EE. UU. El texto tiene un total de 215 artículos divididos en quince títulos y deberá ser discutido en la próxima Conferencia Regional de Aviación Civil. Este documento constituye a la fecha la base

más concreta y positiva en materia de codificación de nuestro Derecho Aéreo. En una próxima oportunidad se analizará en detalle su estructura y el contenido de sus disposiciones.

En este camino de lograr la unificación del Derecho Aéreo en nuestro continente ha surgido una nueva esperanza, al crearse la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, cuyo objetivo será promover en forma armónica el desarrollo económico y social de los Estados. Mediante la progresiva complementación e integración de sus economías. En materia de transportes y comunicaciones se ha tomado conciencia de la necesidad de elaborar programas de cooperación en el campo de transporte aéreo. Es de esperar que se comprenda también que no se podrá alcanzar la

complementación e integración mientras no se uniforma la legislación aérea, para lo cual será necesario que la Comisión Asesora de Transporte haga los esfuerzos para una pronta elaboración y aprobación de un Código Aéreo Latinoamericano.

En Chile no se había prestado la colaboración debida a estos intentos de codificación. Las Universidades y el Instituto de Derecho Aéreo, de reciente creación, no han prestado su apoyo a estas iniciativas. Sin embargo, una buena oportunidad para reaccionar ha sido la celebración de las Quintas Jornadas de Derecho Público que se realizaron en Valparaíso, en las cuales el tema central fue la integración latinoamericana y el Derecho Público, dentro del cual está incluido, lógicamente, el Derecho Aéreo.

## Investigaciones sobre Integración en el Mundo Contemporáneo: Fuentes Disponibles (\*)

**Sumario:** Introducción. I) Teoría; II) Aplicación en Europa; III) Formulaciones en América Latina; IV) Otras experiencias y varios.

### Introducción

En este trabajo presentamos el material existente sobre Integración en seis importantes bibliotecas de nuestra capital, a saber: 1) de la Escuela de Derecho de nuestra Universidad de Chile; 2) de la Escuela de Derecho de la Universidad Católica; 3) del Congreso Nacional, en sus secciones principal y anexa; 4) del Banco Central de Chile, Departamento de Estudios; 5) de la Escuela Latinoamericana de Ciencia Política y Administración Pública, de la Facultad Latino-

### MARCO ANTONIO DIAZ POBLETE

(Ayudante del Seminario de Derecho Público, Ayudante de la Cátedra de Teoría y Política Económica, Prof. Alberto Ríosco. Curso Profundizado sobre Integración Latinoamericana).

americana de Ciencias Sociales (FLAC-calle Bandera N° 52 Edificio B, tercer piso) y 6) de la CEPAL, Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas. Además, se ha estimado del caso incluir acá las obras sobre el tema comprendidas en las doscientas bibliotecas especializadas que próximamente distribuirá el Banco Interamericano de Desarrollo a través del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL, Buenos Aires), ya que esas publicaciones estarán dentro de muy poco a disposición de los estudiosos (obras que, por lo demás, no son una completa novedad dentro de lo compilado, como podrá observarse).

En cuatro partes hemos dividido la exposición. La primera comprende lo encontrado referente a la problemática teórica del fenómeno integracionista en el mundo contemporáneo; la segunda y tercera partes, a sus aplicaciones, experiencias o formulaciones en el ámbito europeo y latinoamericano, respectivamente; la cuarta y última parte, señala

(\*) Documento de Trabajo presentado a la Segunda Conferencia Latinoamericana de Ciencias Políticas y Sociales (Santiago-Valparaíso, Octubre 1966), organizada por el Instituto Latinoamericano de Ciencias Políticas y Sociales, con el alto patrocinio de nuestra Facultad y bajo los auspicios del Banco Interamericano de Desarrollo.