



Llegada al aeropuerto Rancho Boyeros, de la Habana, del primer avión de la "Iberia" que inauguró la línea aérea del Caribe.

Por LUIS TAPIA SALINAS
Comandante Auditor del Aire.

(Segundo premio de Temas Generales del Sexto Concurso de Artículos)

El día 6 de mayo de 1947 tiene lugar en Montreal (Canadá) la primera Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional, y siete días más tarde, en la tercera sesión plenaria celebrada, es aprobada la enmienda al Convenio de Chicago (artículo 93 bis) que habría de llevar, como consecuencia, la expulsión de España de la O. A. C. I. y su teórico apartamiento de los asuntos de la navegación aérea mundial.

Ahora bien, este acto, que al fin y al cabo no fué más que la aplicación a la Aviación de lo que de una manera general venía constituyendo la gran ofensiva política internacional desarrollada contra España en la O. N. U. por un determinado número de países, más obedientes a los dictados del comunismo y de la masonería que a sus propios intereses, ¿qué valor ha tenido para el

desenvolvimiento de nuestras relaciones aéreas internacionales y para la creciente amplitud de nuestra Aviación civil y comercial? ¿Se ha conseguido, en efecto, aislar a España del tráfico aéreo mundial?

En nuestra opinión, y esto es lo que tratamos de demostrar, este apartamiento que hemos sufrido del Organismo Internacional de la Aviación Civil no ha dado los resultados que los elementos promotores de tal medida parecían desear.

La Geografía y la Historia no pueden improvisarse, y, pese a todos los fundamentos de orden político, la posición de España en el cuadro de las rutas aéreas internacionales no es susceptible en modo alguno de desconocerse u olvidarse.

La Península Ibérica, extremo occidental de Europa, el viejo continente cargado de

historia y necesidades, se extiende hacia América, la joven tierra llena de deseos y promesas; es puente obligado hacia el África, futuro depósito y filón de toda clase de recursos, y ocupa en la entrada al Mediterráneo un lugar en el camino obligado entre la cultura, cuna de la civilización representada por este mar, y la atrevida era atómica del Atlántico. Cualquier sitio de la esfera terrestre puede ser el centro desde el punto de vista geométrico, pero pocos serán los que con España compartan esta posición, equidistante e intermedia entre los países y rutas que representan una mayor importancia económica, cultural y estratégica.

Parecía consecuencia lógica y obligada que, decretada la expulsión de España de la O. A. C. I., los Estados miembros de la misma, y muy especialmente los que votaron a favor de dicha medida, se abstendrían de entablar relaciones con aquélla en materia aérea. Pero en política, y éste es, al fin y al cabo, el alcance de tal resolución, todo está, al parecer, permitido, y aquellos países que para sus conveniencias consideraron precisa una colaboración aérea con España, se apresuraron a concertar convenios o acuerdos, poniendo en práctica algunos de ellos el viejo y clásico refrán de "una vela a Dios y otra al diablo", que les asegurasen la utilización de nuestras instalaciones aéreas y les proporcionaran incluso en algunos casos el flete preciso en pasajeros y mercancías para completar la capacidad de sus aviones, obteniendo así un transporte remunerador de sus largos viajes.

No descubrimos nada nuevo al afirmar que desde antes de terminar las hostilidades de la segunda guerra mundial venían preparándose los Estados más poderosos en materia aérea para lanzarse a una auténtica carrera de "líneas y rutas aéreas", adoptando actitudes que habían luego de cristalizar en las famosas "tesis en presencia" mantenidas por distintas Delegaciones en la Conferencia de Chicago. Los Estados Unidos de América, que tenían el grave problema de una superabundancia de material, pero una escasez de bases y puntos de apoyo en las distintas partes del mundo, se apresuraron a obtener las ayudas necesarias de dos formas distintas: la primera,

por medio de acuerdos bilaterales, y la segunda, interesándose económicamente en distintas empresas aéreas mundiales.

De todos es sabido que, no obstante los anexos al Convenio de Chicago de 1944, referentes a la aprobación de las llamadas "libertades del aire" (1), desde que los Estados Unidos denunciaron la firma del acuerdo de las cinco libertades, que tan poco éxito tuvo entre los países que acudieron a dicha Conferencia, se impuso la denominada política de los tratados bilaterales, en la que el acuerdo de las Bermudas (Gran Bretaña-Estados Unidos) tuvo tanta repercusión.

Más de cuarenta tratados aéreos tienen los Estados Unidos firmados con otros tantos países que le aseguran un tráfico normal en todo el mundo, y, por si esto no fuera suficiente, distintas cantidades de capital de dicho país, directamente o por medio de sus principales compañías T. W. A. y P. A. A., están actualmente invertidos en las siguientes Empresas de navegación aérea:

China National Aviation Corporation.
Pan American-Grace Airways, Inc.
Expres Aéreo Inter Americano de Cuba.
Intercontinental Hotels Corporation.
Uraba, Medellin and Central Airways Inc.
Aerovias Guest.
Bahamas Airways, Ltd.
Compañía de Aviación Pan Americana
Argentina.
Pan American Air Ferries.
Pan American Airports Corporation.

(1) Están incluidas en los apéndices III y IV al Convenio de Chicago de 1944.

El III o "Convenio relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales" comprende las libertades de: 1) Volar sobre un territorio sin aterrizar, y 2) Aterrizar para fines no comerciales.

El IV o "Convenio sobre transporte aéreo internacional" contiene, además de las libertades 1) y 2) anteriores, las de: 3) Desembarcar pasajeros, mercancía y correo tomados en el Estado de la nacionalidad de la aeronave. 4) Tomar pasajeros, mercancía y correo destinados al Estado de la nacionalidad de la aeronave, y 5) Tomar o desembarcar pasajeros, mercancía y correo entre dos Estados cualesquiera de la ruta aérea.

Pan American Airways-Africa.
 Pan American Airways Sales Corporation.
 Sociedade Aeroportos Pan Americana de Macao.
 N. V. Surinaamsche Luchthaven Exploitatie Maatschappij.
 Hawaiian Airlines.
 Greek Airline.
 Linee Aeree Italiane.
 Iranian Airways.
 Philippine Airlines.
 Ethiopian Airlines.
 Saudi Arabian Airlines.
 Lloyd Aéreo Boliviano.
 Aerovías Brasil.
 Panair do Brasil.
 Aerovias Nacionales de Colombia.
 Aerovías Venezolanas.
 T. A. C. A. de Venezuela.
 Compañía Cubana de Aviación.
 Compañía Dominicana de Aviación.
 T. A. C. A. Centro Americana.
 British Caribbean Airways.
 Caribbean Atlantic Airlines.
 Líneas Aéreas Costarricenses.
 Servicio Aéreo de Honduras.
 Líneas Aéreas de Nicaragua.
 Compañía Panameña de Aviación.
 Aeronaves de México.
 Compañía Mexicana de Aviación.
 Líneas Aéreas Mexicanas.

Frente a esta política aérea, que refleja, al fin y al cabo, el enorme poderío y avance que los Estados Unidos poseen en esta rama de las actividades humanas, ¿cuál es o ha de ser la conducta de los países que, como el nuestro, poseen un modesto desarrollo de la Aviación comercial?

Es sencillamente curioso el hecho de que expulsada España de la O. A. C. I., acusada de un totalitarismo inexistente, sea en realidad uno de los países más liberales y condescendientes en materia aérea internacional. Todas nuestras instalaciones y servicios aéreos se encuentran siempre a disposición de cualquier Compañía, con independencia de su nacionalidad. Autorizaciones de explotación son concedidas por el Organismo rector de nuestra Aviación Civil a Empresas aéreas extranjeras sin reciprocidad en los servicios por parte de Compañías españolas,

e incluso se permite el establecimiento de líneas aéreas internacionales en competencia con la Compañía monopolizadora "Iberia". ¿Puede, pues acusárenos de imperialismo aéreo?

Por otra parte, ¿es que desde 1947, en que tuvo lugar aquella injusta medida contra España, han disminuido los servicios aéreos extranjeros en nuestro país? Muy por el contrario: de una forma u otra, con ligeras suspensiones o inmediatas perspectivas, las siguientes grandes Compañías tienen (han tenido o han de tener de una manera inmediata) establecidas rutas aéreas con nuestro país:

Transportes Aéreos Portugueses (T. A. P.).
 Air France.
 Air Maroc.
 Air Algerie.
 Air Atlas.
 Aigle Azur.
 Societe Anonyme Belge D'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA).
 Swissair.
 K. L. M.
 Linee Aeree Italiane (L. A. I.).
 Avio Linee Italiane (A. L. I.).
 A. B. Aerotransport (A. B. A.).
 Scandinavian Air Lines System (S. A. S.).
 British European Airways (B. E. A.).
 Transcontinental Western Air (T. W. A.).
 Pan American World Airways (P. A. A.).
 Panair do Brasil.
 Compañía Cubana de Aviación.
 Aerovías Cubanas Internacionales.
 Aerovías Guest.
 Compañía Aérea Venezolana.
 Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA).
 Philippines Air Lines (P. A. L.).

En otras palabras: Portugal, Francia, Italia, Suiza, Holanda, Gran Bretaña, Suecia, Estados Unidos, Brasil, Argentina, Bélgica, Cuba, México, Venezuela y Filipinas se encuentran interesados en el tráfico aéreo español a través de distintas empresas de líneas aéreas.

España, que poco antes del Convenio de Chicago había inaugurado la política aérea de los tratados particulares, continúa fiel a sus principios, realizando acuerdos aéreos

con los principales países, y así tienen lugar los celebrados con (2):

- Portugal, el 31 de marzo de 1947.
- Suiza, el 17 de julio de 1946.
- Holanda, el 8 de octubre de 1948.
- Estados Unidos, el 2 de diciembre de 1944.
- Argentina,
- Inglaterra, el 3 de octubre de 1944.
- Francia, el 23 de agosto de 1948.
- Brasil, el 28 de noviembre de 1949.

El régimen por el cual funcionan en España las Compañías de líneas aéreas pertenecientes a Estados con los que no existen acuerdos aéreos es el de simples autorizaciones dadas por el Gobierno a través de la Dirección General de Aviación Civil a determinadas Compañías para explotar, generalmente en vía de ensayo, una determinada ruta, autorizaciones que se prorrogan en tanto se llega a una más completa regulación del tráfico aéreo.

¿Cuáles son, pues, en definitiva, los principios que inspiran la política aérea española en el aspecto internacional? Creemos sinceramente que los que a lo largo de los últimos seis años se vienen desarrollando, y que se basan, más o menos, en los siguientes postulados:

Acuerdos aéreos bilaterales.

Aunque anteriormente nos hemos referido a este aspecto, queremos destacar, sin embargo, el hecho de que nuestra política aérea sobre dicho punto marcha a la cabeza de la evolución que desde la Conferencia de Chicago se viene produciendo en el terreno de los tratados sobre la materia. Si ya con nuestro acuerdo con los Estados Unidos de 1944 fuimos precursores del otorgamiento de la quinta libertad del aire, aceptada después por el Convenio de Chicago, en otros sucesivos firmados con distintos países hemos adaptado aquella postura a las más modernas tesis de: compensación, reparto de tráfico, recomendación de Ginebra de 1948, etcétera, para iniciar en el tratado de La Toja (firmado con Francia en agosto de 1948) lo que ha merecido el calificativo de "nuevo

tipo de acuerdo (3), por inspirarse en los siguientes principios:

A) Extensión del acuerdo al conjunto de relaciones aéreas civiles entre los países interesados, cuando los acuerdos anteriores se limitaban a los "transportes regulares".

B) División de las relaciones aéreas en dos grandes categorías: Servicios comerciales, tratados y otros transportes aéreos (irregulares), y

C) Régimen especial para los servicios de vecindad entre los dos países, que por primera vez figura como cláusula en los Tratados aéreos.

Mantenimiento de líneas aéreas de interés internacional.

A través de la Compañía Iberia ha sostenido el Estado español una serie de servicios aéreos, no obstante las dificultades de escasez de material volante, que responden a los intereses y al prestigio de nuestro país en relación con otras naciones, y que aunque en algunos casos no den el rendimiento económico suficiente para remunerar su explotación (4), suponen el mantenimiento de la presencia de nuestras aeronaves en lugares de interés para el tráfico aéreo mundial.

En la mayoría de los casos, sin embargo, no sólo compensa el servicio en el terreno económico, sino que constituye un marcado triunfo en la competencia con otras Compañías aéreas. Tal es el caso, por ejemplo, de la línea España-Buenos Aires, que servida desde la Península por varias Empresas aéreas ha supuesto para la Iberia en el último año de 1949 un coeficiente de utilización del 70,9 por 100 en los 1.103.550 kilómetros realizados, y que constituye su mayor rendimiento en líneas internacionales.

Claro es que las restantes cifras obtenidas en el tráfico internacional se ven sobradamente compensadas con las del nacional, dando un total francamente favorable que hace de la Compañía Iberia una de las escasas que obtienen beneficios entre las del mundo entero.

(3) De esta forma se ha tildado el referido tratado por el Instituto Francés de Transporte Aéreo en su Note de Travail núm. 156, correspondiente a abril de 1949.

(4) Tal es, por ejemplo, la línea Barcelona-Ginebra, cuyo rendimiento en 1949 ha sido tan solo del 18,8 por 100.

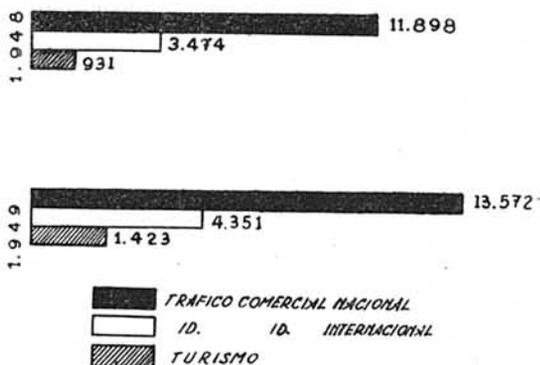
(2) Otros Convenios posteriores se han celebrado o son inminentes con Argentina, Italia, Holanda, Suecia y Estados Unidos, pero no los citamos o por no estar aún ratificados o por un elemental sentido de discreción.

Insertamos en esta página algunos gráficos que confirman lo expresado y que demuestran bien claramente el constante aumento de nuestro tráfico aéreo en el extranjero.

Facilitación de la navegación aérea mundial.

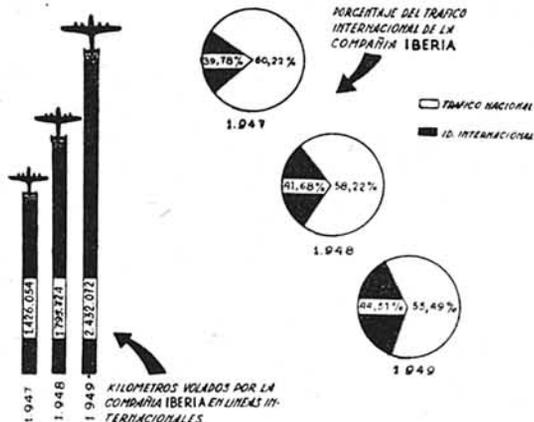
Poco hemos de decir sobre esta materia, que nos llevaría lejos de nuestro tema, pero el enorme esfuerzo desarrollado en nuestro país por las Direcciones Generales de Aeropuertos, Protección de Vuelo y Aviación Civil, son bien conocidos de los que se hayan interesados en la aeronáutica, e indican claramente la enorme importancia que en España se ha dado a las instalaciones básicas para la navegación aérea. A los datos de dichas Direcciones Generales y sus Servicios nos remitimos, y aunque no hemos de exponerlos en este momento, sí queremos, en cambio, mencionar las consecuencias de esta política, que no han sido otras

AERONAVES QUE HAN UTILIZADO NUESTROS AEROPUERTOS



presentándose. Las que merecen nuestra atención son las que suponen una repercusión en nuestras relaciones aéreas internacionales y que definen el contenido de una auténtica política en la materia, inspirada en los dos postulados firmes de: Defensa de nuestros propios intereses aeronáuticos y consideración a los que representa el tráfico internacional y las necesidades de la navegación aérea mundial. Esta labor realizada resulta lamentablemente desconocida en la mayoría de los países, que ignoran así nuestro enorme avance, y, sobre todo, los principios modernos que inspiran esta legislación aérea (6).

(6) Para subsanar en lo posible esta omisión ha sido creada en el Instituto Francisco de Vitoria, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, de acuerdo con el Ministerio del Aire, una Sección de Derecho Aeronáutico que mantendrá con el extranjero el contacto preciso a dichos fines.



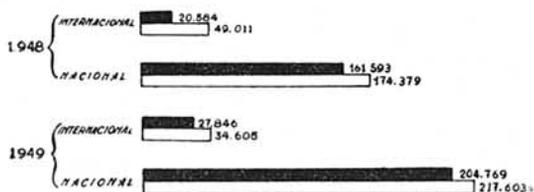
que el aumento constante de nuestro tráfico aéreo en los últimos años, como se demuestra por los datos que exponemos (5).

Promulgación de una legislación aérea eficaz.

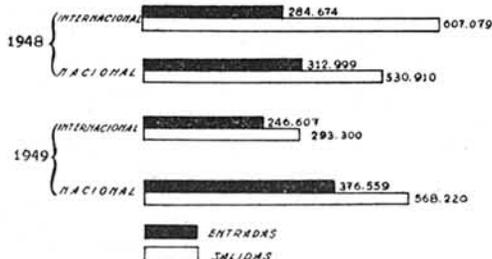
No nos referimos, naturalmente, al cúmulo de disposiciones que para el buen ordenamiento del tráfico comercial se han promulgado en nuestra Patria, ni tampoco al Código de Navegación Aérea, que se está en estos momentos elaborando. La mayoría de aquellas constituye una normal y corriente regulación de los distintos problemas que van

(5) Aunque estos datos proceden de las estadísticas oficiales, dada la fecha en que se han obtenido están sujetos a revisión, cuyo resultado puede suponer alguna pequeña variación para el momento actual.

TRAFICO DE PASAJEROS EN NUESTROS AEROPUERTOS



TRAFICO DE MERCANCIAS EN NUESTROS AEROPUERTOS



Imposible sería, por razones de espacio, enumerar siquiera las disposiciones a que nos referimos; valgan como ejemplo, entre los más importantes:

Decreto de 12 de julio de 1946 autorizando el tráfico irregular de aeronaves extranjeras en España.

Orden de 21 de febrero de 1947 dictando normas para la importación y exportación temporal de aeronaves de turismo.

Decreto de 3 de mayo de 1946 relativo a la ordenación del tráfico aéreo de exportación, importación y tránsito.

Orden de 27 de septiembre de 1948 permitiendo la importación temporal de aeronaves particulares con "carnets de pasajes".

Decreto de 18 de abril de 1947 autorizando la participación de capital extranjero en las Empresas nacionales de tráfico aéreo irregular.

Orden de 22 de julio de 1948 sobre la transferencia de divisas a favor de Compañías aéreas extranjeras.

Orden de 14 de julio de 1946 estableciendo las tarifas de los distintos servicios de los aeropuertos.

Etcétera, etcétera.

Conclusiones.

Ha quedado, en definitiva, a nuestro juicio, suficientemente demostrada la existencia de estos dos principios:

1.º El apartamiento de España de la O. A. C. I., y, en su consecuencia, de la colaboración aérea internacional, no ha supuesto en modo alguno un infranqueable obstáculo para nuestro desarrollo aeronáutico, por lo que tal medida ha resultado ineficaz y, en definitiva, contraproducente para el desenvolvimiento del tráfico aéreo en una determinada área mundial, y

2.º La actitud y conducta de España, desde el punto de vista aéreo, no es en modo alguno merecedora de la persistencia de tal medida.

Por ello confiamos en que un día no lejano nuestra razón y esfuerzos serán debidamente comprendidos y traerán, como consecuencia lógica, la reintegración de España en el concierto aéreo mundial, y, concretamente, su reingreso en la O. A. C. I., de donde jamás debimos de salir, y aunque los términos de la resolución por la que se nos impuso tal medida son duros y difíciles de soslayar, cuando se posee un legítimo amor propio y dignidad, de los que estamos orgullosos; esperemos que cuando llegue ese momento los políticos, duchos en estas lides, puedan encontrar la fórmula que aune los intereses y conveniencia de todos.

