

# LA AUDIENCIA PUBLICA EN LA AVIACION CONFORME A LAS NORMAS NACIONALES

Cumplió más de un año la vigencia de la Resolución 043 de 1965 originaria del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil e incorporada al Manual de Reglamentos Aeronáuticos, en virtud de la cual se creó el Comité Asesor para el otorgamiento de permisos de explotación de rutas, frecuencias y horarios nacionales e internacionales y se le asignan las correspondientes funciones.

No podía quedar solamente en el conocimiento del ámbito de las Compañías Nacionales y extranjeras, sin pecar contra la divulgación que forzosamente tienen que tener medidas e iniciativas gubernamentales de tantísima importancia como la que comento.

En efecto, un país como Colombia que por su topografía imperiosamente tiene que utilizar la aviación como medio de comunicación y transporte y que por esta razón vemos impresionados el auge de este servicio, obviamente tiene que agilizar y modernizar su legislación a fin de que ésta corra paralela con las nuevas exigencias del momento y prevea las del futuro.

Cada día se forman más compañías de aviación, se amplían otras, se modernizan los servicios mejorando el



Mayor (R) Abog. JOSE M. GARAVITO FLOREZ

equipo, se llega al criterio de que la aviación ejecutiva ya es un medio de apurar y vigilar las relaciones comerciales y el rodaje de las empresas; que los servicios especiales, como la propaganda, la aerofotografía, las patrullas civiles, las ambulancias, la fumigación, etc., etc., son un vehículo de progreso nacional y el empleo de la aviación, una verdadera inversión. Se piensa a sí mismo, en que el país puede tener una fuente irragotable de divisas por el aspecto del turismo y se desea la atracción de capitales extranjeros, lo cual se logra sin dudas a través de la aviación comercial foránea.

Todo lo anterior nos lleva al convencimiento de que hora tras hora se complica y enmaraña más el tráfico aéreo en el país; sus cielos se cubren de puentes aéreos permanentes y sus rutas se ven más congestionadas, ambicionadas y competidas. Este tráfico, pues, ha traído al Departamento un constante estudio y permanente preocupación sobre los más heterogéneos problemas, pues cada petición constituye un caso particular de un servicio o compañía sobre explotación de rutas, frecuencias y horarios al cual se oponen intereses de otras compañías, teniéndose que colocar el Gobierno a través de su organismo especializado, dentro del criterio de proteger, fomentar y equilibrar la aviación en el país.

La Ley 89 de 1938 orgánica de la aviación nacional, dice en su artículo primero que: "espacio atmosférico nacional es el que cubre el territorio y las aguas territoriales de la República" y seguidamente su artículo segundo nos enseña que ese espacio atmosférico nacional como parte integrante del territorio, es un bien público y por ende, está comprendido dentro del concepto del artículo cuarto de nuestra Carta Fundamental, es decir, pertenece únicamente a la Nación.

De esto resulta, que si el espacio atmosférico nacional es parte del patrimonio de la nación, su administración, explotación, distribución y vigilancia le corresponden al Gobierno por razones de soberanía, seguridad aérea y equilibrio del comercio aéreo tal como ocurre con la radio y la televisión. Por otra parte, la aviación y especialmente la de transporte comercial de pasajeros es un servicio público, que conlleva toda clase de obligaciones como tal, para operar dentro de las rutas nacionales, para lo cual debe asegurarse la permanencia, continuidad y regularidad, aparte de los aspectos de seguridad, so pena de perder su explotación.

Entonces nos podemos dar cabal cuenta de la importancia que tiene para el Gobierno y el país la explotación de las rutas nacionales, cuyo criterio de administración puede impulsar el progreso a sitios insospechados, así como una equivocada política podría paralizarlo.

Con este pensamiento y velando constantemente por cumplir con los fines del Departamento de Aeronáutica Civil de orientar, fomentar y reglamentar e inspeccionar el comercio aéreo y la aeronáutica civil, el señor Mayor General (R) Alberto Pauwels R. integró y determinó las funciones del Comité Asesor para el otorgamiento de permisos de explotación de rutas, frecuencias y horarios a través de la Resolución citada que hoy es parte del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

Pero surge de todo esto lo más importante e insólito en nuestra legislación, respecto de este campo: la celebración de la audiencia pública para controvertir los problemas que se presenten entre los usuarios o explotadores de las rutas aéreas, cuando quiera que se haga una solicitud. Esto conlleva las ventajas cada día más apreciables que se traducen en lo siguiente:

- a) Da publicidad a la mecánica del Gobierno en la autorización para explotar una ruta;
- b) Permite la controversia entre los usuarios de la ruta y otorga elementos de juicio valiosísimos para analizar la situación de las regiones del país, su mercado, etc...;
- c) Se puede evaluar la utilización de una ruta determinada a fin de orientar al Departamento, para no congestionar el tráfico y evitar competencia ruinosa a las compañías;
- d) Permite el mejoramiento del servicio a que se ve precisada la compañía que opera sola en una ruta o región, en vista de una petición de otra que desea operar con excelente servicio oído y estudiado su planteamiento;
- e) Da oportunidad a funcionarios técnicos y especializados del Departamento de oír criterios, tanto del peticionario como del opositor o coadyuvante y en conjunto, dar un concepto recto, imparcial y sereno al Jefe del Departamento quien define en última instancia;
- f) Crea la conciencia de que las rutas como bien público nacional, se explotan conforme a las necesidades del país, sin privilegios, monopolios ni determinaciones inconsultas.

Entonces, bien se puede apreciar cuán benéfica ha sido la medida revolucionaria por cierto en nuestro medio- ya que muy diferente era el procedimiento anterior, en el cual el Estado ejercía el derecho de administrar las rutas nacionales en forma unilateral y rígida.

La Resolución como lo expresé al principio, creó el Comité y asignó funciones específicas orientadas a la mecánica administrativa para su funcionamiento o sea la realización de la audiencia y a la función intelectual,

dijéramos así, del mismo, es decir: "asesorar y recomendar al Jefe del Departamento de Aeronáutica Civil en lo concerniente a las peticiones sobre explotación de rutas, frecuencias y horarios nacionales e internacionales". En dichas audiencias, como es natural, se oirá a quien demuestre interés legítimo entendiéndose que no solamente puede estimarse desde el punto de vista de la oposición, sino de la coadyuvancia o apoyo a la solicitud.

Realizado el trámite administrativo de la audiencia "el Comité se reunirá con el objeto de estudiar los alegatos formulados y las opiniones de las oficinas asesoras y Rama Técnica del Departamento y emitir el respectivo concepto..." La posterior actuación se concretará a la providencia que resuelva la petición.

Es muy satisfactorio para el Departamento, observar, cómo en otros países se ha visto con interés y simpatía este procedimiento, el cual no deja dudas sobre la idoneidad de lo resuelto en un aspecto tan importante de la administración de los bienes nacionales, tan caros a todos, como este del espacio atmosférico nacional, como quiera que no solo incide en el progreso del país sino que envuelve un concepto de soberanía.

La audiencia por otra parte, ha acercado a las Directivas de las Compañías en un diálogo permanente respecto de sus anhelos y experiencias; ha otorgado al Departamento una visión de conjunto del servicio público de la aviación para apreciar sus características y modalidades y así fijar una política hacia el futuro, a la vez que ha proporcionado un mayor intercambio de pensamiento entre las empresas y el Gobierno, con lo cual se ha llegado a un perfecto criterio de servicio público en la reglamentación, inspección y fomento de la aviación encomendados al Estado por la Ley.