

Derecho Aéreo

Algunas ideas sobre el transporte aéreo y la Comunidad Nacional

PATRICIO BUSQUET IRRIBARRA
(Ayudante Derecho Aéreo)

I.—Introducción

Chile, con sus veinticinco provincias distribuidas a lo largo de más de 4.200 Km., requiere como ningún otro país del mundo, de eficientes medios de comunicación, que le permitan la rápida complementación de los hombres y de los productos de sus zonas más distantes.

La extraordinaria longitud del país y su escaso ancho, unidos a su configuración física, hacen difíciles y lentas las comunicaciones ferroviarias y camineras entre puntos apartados, siendo además insuficientes e irregulares las comunicaciones marítimas.

Por estas circunstancias, regiones completas de la zona sur y austral se encuentran totalmente aisladas del resto del país y se ven obligadas a recurrir a los auxilios de naciones vecinas.

En la época actual, en que los países avanzados del mundo echan por tierra sus barreras y se integran en bloques férreamente unidos para procurar así el máximo desarrollo económico y social en beneficio de sus pueblos, resulta paradójal que en Chile se permita que vastas regiones se encuentren marginadas del proceso de desarrollo y que sus habitantes no participen del progreso nacional en las mismas condiciones que el resto de sus compatriotas.

La llave maestra, a nuestro juicio, para solucionar este vital problema radica en dotar al país de un eficiente sistema de transporte aéreo.

II.—Situación del transporte aéreo nacional

El transporte aéreo supone la concurrencia de dos elementos esenciales: la infraestructura y los transportadores aéreos.

Se entiende por infraestructura el conjunto de instalaciones y servicios terrestres, tales como aeródromos, torres de control, sistemas de ayudas a la aeronavegación, etc., que hacen posible el tránsito aéreo.

Sobre este aspecto nos limitaremos a decir que en puntos importantes del país no se dispone de aeródromos y que en otros lugares donde éstos existen, son inadecuados para soportar un tráfico normal.

Respecto al segundo elemento, transportadores aéreos, cabe señalar que en Chile, debido a la política seguida hasta la fecha, casi no existen líneas aéreas privadas, recayendo, por lo tanto, exclusivamente sobre la empresa estatal la responsabilidad de satisfacer las necesidades de transporte aéreo del país.

La experiencia internacional ha demostrado que las empresas estatales, por muy eficientes y bien administradas que sean, no dan abasto por sí solas para cubrir todas las necesidades nacionales, no escapando Chile a esta regla, precisamente por su particular configuración geográfica.

Debe tenerse presente, además, que, en general, las tarifas aéreas son prohibitivas para la gran masa de la población del país, que se ve de esta manera privada de un vital medio de comunicación.

III.—Misión del Estado

Para que el transporte aéreo se transforme realmente en una herramienta de progreso para toda la comunidad nacional es preciso que el Estado tome conciencia de su verdadera misión: velar por la satisfacción de las necesidades de servicios aéreos de la colectividad, no importando que ello se obtenga a través de entes estatales o privados.

Para lograr este objetivo tiene que realizar una serie de funciones.

En primer lugar, debe preocuparse de mantener una infraestructura adecuada a lo largo del territorio nacional. Creemos que esta tarea compete primordialmente al Estado, puesto que cumple una función de interés público: resguardo de la Soberanía Nacional, controles aduaneros, de inmigración, etc., y otra de interés privado: permite el tráfico y transporte de pasajeros, carga y correspondencia.

La otra tarea fundamental del Estado consiste en promover la creación y facilitar la buena marcha de empresas aéreas privadas chilenas, que en libre competencia sirvan las necesidades del país.

La libre competencia lógicamente debe estar condicionada a regulaciones gubernamentales, en resguardo del interés público, referentes a rutas, tarifas, seguridad, etc.

Estimamos que, así concebido, el sistema de libre competencia presenta muchas ventajas. Entre ellas, y como lo demuestra la experiencia de otros países, como EE. UU., tenemos que proporciona mejores servicios a precios más bajos; crea una interesante fuente de trabajo para personal técnico chileno

que no emigrará como ahora en busca de mejor situación; permite el desarrollo de la iniciativa privada de empresarios y capitalistas nacionales, contribuyendo de esta manera a evitar la fuga de capitales, etc.

Los medios de que puede valerse el Estado para llevar a cabo su tarea de promover la creación de líneas aéreas son muy variados. Los principales son, a nuestro juicio, el otorgamiento de subsidios y la concesión de franquicias tributarias a aquellas empresas que cumplan con determinados requisitos.

Así, al solicitar una ruta, la autoridad gubernamental, junto con concederla, otorgará un subsidio o una franquicia tributaria a la empresa aérea que acredite: 1) que el transporte es de conveniencia pública y que es necesario; 2) que tiene capacidad para efectuarlo; 3) que en la ruta solicitada hay suficiente potencial de tráfico, etc.

Al fomentar el establecimiento de compañías privadas no se pretende hacer desaparecer la empresa estatal, sino, por el contrario, se la quiere aliviar del enorme peso que le significa atender por sí sola a toda la comunidad nacional.

La tercera tarea del Estado es justamente mantener su empresa aérea en óptimas condiciones de eficiencia para servir no sólo las rutas internacionales, sino también las nacionales que no estén atendidas por empresas privadas o sean mal servidas por éstas.

El papel fundamental de la empresa aérea estatal dentro del país es, en consecuencia, actuar en subsidio de las líneas privadas, teniendo por mira el servir a la comunidad de la mejor manera posible.