



POSICIÓN PÚBLICA DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACION CIVIL ENERO 2025

La última década puede calificarse como caótica para la aeronáutica de Bolivia, debido a la deficiente gestión de las autoridades responsables de la política aeronáutica, que es un sector estratégico para el país. Todo ello es debido a la falta de conocimiento de la actividad mundial que ostenta un progreso incesante e incorpora nuevos preceptos académicos y técnicos que apuntan a la seguridad y democratización del transporte aéreo.

La preocupación de nuestro Instituto está fundamentada precisamente en el conocimiento académico y técnico, realizando esta labor pro bono, por amor a la aeronáutica que, en Bolivia debería asignársele prelación por constituir, como establecíamos, un sector estratégico.

TÁCITO MONOPOLIO

Cuando en una empresa aérea, antes de cada gestión, no se elabora un plan de cuentas de ingresos y gastos, que exige un control contable ya estricto, para detectar variaciones, que deberán corregirse una vez detectadas, entonces, sobreviene el desbalance de cuentas y acumular pérdidas millonarias. Sin corrección inmediata, se presume un encubrimiento malversación en otros menesteres que no son propios de la aerolínea. El plan contable de una aerolínea es simplificado, por exigencias de la propia dinámica de la actividad.

Una línea de cabotaje y dominio casi total de la demanda, en un cuasi monopolio, es muy dudoso que no genere ingresos, para una economía saneada.

Lo expresado es una esclarecedora posición veraz de la situación en que se encuentra la aeronáutica en el país, especialmente en la última década, en todos sus ámbitos, donde la impericia de gestión en las instituciones que son responsables de la Política Aeronáutica del país, fue palpable, debido a la carencia de conocimiento y formación académica en esta actividad mundial, añadida la imprescindible experiencia, que genera progreso en todo lugar donde exista en aeropuerto activo.

Existen actividades que, por su naturaleza, para una exitosa gestión, y cumplir las prerrogativas que les confiere la propia Constitución Política del Estado y las expectativas de todo un país, ya constreñido en la conectividad por no disponer de transporte marítimo, deben ser conducidas por personas formadas y académicamente idóneas, única condición insuperable para satisfacer al usuario y equipararse a las disposiciones modernas de orden mundial en el transporte convencional más preferido por los usuarios en todo el mundo.



La aeronáutica, específicamente el transporte aéreo, es una actividad complicada, empero, atenúa su dificultad cuando se cumplen las fases necesarias de cada ámbito que estructura el hecho aeronáutico. La infraestructura es vital e imprescindible para la actividad y se centra especialmente en la construcción, mantenimiento a adaptación constante de las nuevas técnicas y adelantos en este campo, para la seguridad, en primer término, y el beneficio para la población, que es el mercado cautivo de la actividad y, es, a resultas, la que mantiene económicamente la actividad mundial.

Este punto está inserto en la C.P.E. además Bolivia es signataria de convenios aeronáuticos internacionales, debidamente aprobados congresalmente; en ellos se prescribe que el Estado suscribiente se compromete a facilitar el transporte aéreo (entendiéndose facilitar como la flexibilización de las exigencias para conceder licencias de operación a líneas aéreas extranjeras, y en un tiempo sumarísimo) a todas las regiones donde exista un aeropuerto y construir los mismos en regiones donde la demanda es fehaciente, probada y existe un mercado cautivo, para el progreso de la región, además de mantenerlos, en correspondencia a las prescripciones de OACI.

En nuestro país, muchas poblaciones intermedias disponen de aeropuertos, paradójicamente sin actividad, debido a la negligencia de las instituciones responsables de la aeronáutica, que no dotan de equipos, no realizan el mantenimiento diligente, tornándolos en aeropuertos abandonados, sin actividad, causando su deterioro, omitiendo, bajo penalización, el deber de conservación de la cuantiosa inversión del dinero de los contribuyentes.

Citamos ejemplos bajo esa deplorable situación: aeropuerto de Apolo, Ixiamas, Riberalta (mantenimiento defectuoso), Copacabana (abandonado), Ignacio de Velasco, donde loteadores invaden áreas del aeropuerto, Puerto Suarez (faltan equipos necesarios) Chimoré (solo operaciones militares, descuidando el transporte aéreo regular) aeropuerto de Yacuiba abandonado y, la incomprensible dilación en la construcción del aeropuerto de Potosí.

Naturalmente, los aeropuertos en actividad requieren un estricto mantenimiento y equipamiento con aparatos de última generación, por la naturaleza de la actividad, y porque fundamentalmente se deben preservar vidas humanas.

Seria determinante, para obtener la aquiescencia de la población usuaria del transporte aéreo y la potencial, que nos manifiesten sus opiniones en la WEB del Instituto, que se refleja al pie de página. Deseamos conocer las impresiones que le causa este detrimento



**INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO
AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL**

ÓRGANO CONSULTIVO

de la actividad aeronáutica en el país, atribuible a la negligencia de las autoridades responsables, que nunca deben aceptar un cargo de alta responsabilidad y de conectividad mundial, cuando no registran ni demuestran la capacidad, idoneidad y experiencia, que solo se obtiene a través del conocimiento.

**INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN
CIVIL**

