



POSICIÓN PÚBLICA DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

- 1. Puntualizaciones sobre la base moral en las intervenciones, ante autoridades, para mejorar definitivamente la Aeronáutica.**
 - **Concepto y dimensión de no cobrar cuotas mensuales en el Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico Espacial y de la Aviación Civil, tiene base moral.**
 - **En las diversas instituciones y clubes, se presume que, pagando cuotas, se adquieren derechos.**
 - **El único derecho que nos asiste a los miembros del Instituto Boliviano y de Derecho Aeronáutico Espacial y de la Aviación Civil, es el compromiso personal, voluntario e institucional y trabajar con ahínco para mejorar la Aeronáutica en el país, comprendiendo todos sus ámbitos.**
 - **¿Cuál es la fuerza y el poder que subyace en esta basé moral?**
 - **La tarea patriótica de situar a la aeronáutica como sector estratégico de nuestro bello país.**
 - **Es el poder del CONOCIMIENTO, de todos los miembros del Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico Espacial y de la Aviación Civil, que para poseerlo nos ha consumido años de estudio y posgrados, con sacrificio y hasta trabajo físico.**
 - **Estos conocimientos y experiencia invaluables, conforman nuestra seguridad como profesionales y técnicos cotizados.**
 - **Por todo ello nos encontramos en la senda correcta y en gratitud a Bolivia que nos da identidad y sentido de pertenencia**
- 2. TAMep. REINICIA SUS VUELOS.**



TAMep. la línea aérea militar reinicio sus vuelos comerciales, reuniendo a la prensa para comunicar sus horarios, tarifas y proyectos a la vista. TAMep. eligió la ruta troncal que, como se conoce está servida por líneas aéreas de mayor demanda, oferta y regularidad, siendo solo la diferencia tarifaria un único sostén para su economía.

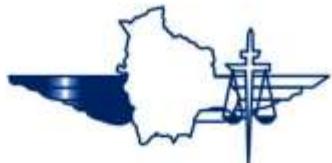
Se entiende que TAMep. próximamente, cumplirá su acción social, vinculando a las poblaciones intermedias que son las que más necesitan regularidad en los servicios aéreos.

Estas poblaciones intermedias acusan un considerable potencial de demanda, para aviones de una capacidad máxima de 130 pasajeros y carga, por lo que deberían ser operadas con equipo de vuelo mix (pasajeros y carga).

La carga y mercancías que se generan con el intercambio con las ciudades de mayor demografía, es constante y en crecimiento, precisamente, por el virtual encierro geográfico que sufren estas valiosas poblaciones intermedias, que se agudiza por la ausencia de vuelos.

El transporte terrestre es un martirologio para los habitantes de estas poblaciones que lo utilizan, por la excesiva demora que impide el transporte de productos perecederos y el peligro latente por las carreteras. Todos estos antecedentes están motivando a empresarios del lugar e inversores a crear una línea aérea propia que cumpla este rol social, sea regular y no se detenga el ejercicio del transporte aéreo que genera siempre riqueza.

Se estudia el equipo de vuelo adecuado, económico en el rendimiento, moderno y un leasing conveniente.



3. REINCIDENCIAS FRECUENTES EN LAS PÉRDIDAS DE EQUIPAJE Y SUSTRACCIONES DE ARTICULOS DE VALOR

Continúan los incidentes de pérdidas de equipaje y sustracciones de valores de los equipajes de los pasajeros en el aeropuerto de Viru Viru. Esta deplorable realidad puede subsanarse con la formación y conocimiento de las normas sobre el tratamiento de equipajes de OACI.

Se evidencia una carencia de formación en los agentes de mostrador en los aeropuertos, quienes deben asesorar a los pasajeros, inquiriendo a cada uno sobre el contenido de su equipaje, si transporten objetos de valor y, si es positivo, realizar la apertura del equipaje y un inventario. Después de esta verificación ofrecerle el seguro que disponen las líneas aéreas para estos casos. Hacerlo, según el procedimiento, decantará en un buen servicio exento de controversias e indemnizaciones para el pasajero y la línea aérea.

4. ENTREGA FORMAL DE PROYECTO DE REFORMA DE LA LEY 2902 DE AERONAUTICA A LA PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA PLURINACIONAL PARA SU TRATAMIENTO

Se ha presentado, el proyecto de reforma de la ley 2902.

Se han introducido modificaciones que la modernizan. Está introducida la modificación de 15 días máximo a la DGAC, para conceder permiso de operación a líneas aéreas, sin perjuicio del trámite virtual. Hemos entregado con todas las previsiones y cuidado para que no se extravíe. Es un avance para nuestra aeronáutica, emprendida a nombre del Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico Espacial y de la Aviación Civil.