



**POSICIÓN PÚBLICA DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO
AERONÁUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL MARZO 2025**

- **LAS LIBERTADES DEL AIRE Y LOS CIELOS ABIERTOS**

La Libertades del Aire, en un momento traumático para la humanidad, acabada la primera guerra mundial, solucionaron el entonces indisoluble impedimento de la soberanía de las naciones, que mantenían impertérritas la prohibición de vuelos en su espacio aéreo para aeronaves con registro foráneo.

Los juristas aeronáuticos de la época logran concebir, elaborar e implementar con exposición inteligible para cada libertad del aire, el conjunto de los cinco postulados jurídicos de las Libertades del Aire. Esta actividad creativa de los juristas aeronáuticos posibilitó la irrupción de la novel aviación comercial y allanó el permiso de los gobiernos para aterrizar, reabastecerse en su territorio, ajustes de mantenimiento, seguridad, y volar sobre su espacio aéreo, es decir, se visualizaba diáfananamente el ejercicio del transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.

La humanidad absoluta agradece este significativo logro de los postulados de las cinco Libertades del Aire de autoría de los juristas aeronáuticos de la época, que completaron su trabajo hasta la finalización de la segunda guerra mundial con la quinta Libertad del Aire. En el siglo XX la aviación fue declarada como el fenómeno más destacado del siglo y continua con esa tendencia, fundamentada con las multimillonarias sumas que se invierten en los prototipos de aviones y la total cobertura mundial debido a la regular actividad de dos mil líneas aéreas, en 3.700 aeropuertos con 28 millones de vuelos y dos mil millones de pasajeros cada año. Toda esta admirable actividad con más de 23.000 aviones y casi cero colisiones debido al eficaz y estricto control de rutas aéreas.

Naturalmente estas estadísticas se modifican constantemente, día a día, por la dinámica de la actividad

Admirable, para su estudio, son las Cinco Libertades del Aire y las regulaciones que se concibieron para posibilitar un tráfico aéreo seguro y confiable emprendido por organizaciones que surgieron en correspondencia a la imparable actividad del transporte aéreo, citando fundamentalmente a la OACI de donde surgieron las fundamentales disposiciones y reglas, y luego a IATA, que es la asociación de líneas aéreas.

Existen opiniones sobre los efectos derivados del proceso de transformación en que está inmerso el transporte aéreo actualmente, indudablemente



impulsado por la última pertinaz pandemia, a resultas de la digitalización, automatización e inteligencia artificial sobre las Libertades del Aire. “Esta monitorización, indican los diletantes en transporte aéreo permitirá la utilización de rutas libres que no se ajustaran a los actuales corredores aéreos con el objetivo acortar la duración y la distancia del trayecto”.

Lo último es inviable, debido a que las rutas aéreas son una creación eficaz y segura apoyada por la digitalización en su máxima expresión moderna, controladas óptimamente, también sugieren, porque no son abogados aeronáuticos que “los Estados serán requeridos sobre la existencia de políticas de cielos abiertos o únicos, que profundicen en cesiones de soberanía aérea facilitando en mayor medida la interdependencia a través de la Libertades del Aire”.

Lo precitado, según mi opinión, también es inviable porque profundizar las cesiones de soberanía constituye ciertamente una colisión con la inderogable soberanía del Estado sobre su espacio aéreo. De la misma manera que el concepto de cielos abiertos es aplicable donde existe uniformidad de flota, recursos de mercado cautivo y oportunidades para todos los Estados; sin embargo, de ello, un país que no dispone de conectividad tiene a su alcance este beneficioso recurso de la aviación comercial.

Ahora, un país poderoso como la Argentina ha declarado aprobada congresalmente la Política de Cielos Abiertos, que no debe interpretarse erróneamente, pues si bien facilita la conectividad inmediata a una o a muchas aerolíneas que desean volar a ese país en un momento determinado por la demanda, existen unas disposiciones a cumplir, sobre todo lo implícito a la seguridad, registro y mantenimiento de los aviones, las mismas que se podrán informar electrónicamente, creando así la celeridad, en el día, para la ejecución del vuelo comercial.

Desde la implementación de la política de cielos abiertos en la Argentina, esta nación ha recibido muchas solicitudes para operar en ese país, siendo, previamente a esta medida, un destino frecuentemente visitado y poseer una amplia conectividad. Imperioso es citar que la causa determinante de la deficiente gestión en Aerolíneas Argentinas fueron los anárquicos sindicatos, en cada gremio que, con sus desmesuradas exigencias condujeron a la prestigiosa línea aérea a un incontrolable déficit. También influyó la acción de asesores sin la virtud de la lealtad.



Paradójicamente, Bolivia se beneficia de la amplia conectividad de la Argentina, debido a que se ha incrementado el uso del espacio aéreo boliviano, tránsito utilizado, por cuyo concepto, se ingresa cantidades muy considerables que solamente deberían ser invertidas en la aeronáutica boliviana y su mejora en todas sus fases.

¿Imaginen los lectores, hipotéticamente, que la poderosa línea aérea American Airlines disfrute de cielos abiertos en Bolivia? estructuraría una conectividad muy beneficiosa para el país, se implementaría el comercio exterior y se formaría a la juventud con los conocimientos actualizados de la principal línea aérea del mundo. Naturalmente no explotaría el cabotaje o los vuelos internos, que son de exclusividad para la línea aérea nacionales.

A la prestigiosa línea aérea American Airlines, la más importante en el mundo, se la extraña en Bolivia, con sus vuelos regulares, compitiendo con otras aerolíneas y transmitiendo valiosas y actualizadas enseñanzas a los empleados bolivianos, debido a que es una actividad de constante y febril formación. Una línea aérea cualquiera no podrá consolidarse ni incrementar su cobertura si no compite con líneas aéreas de mayor envergadura, experiencia, personal mejor formado y cobertura mundial.

Como corolario se puede afirmar que las Libertades del Aire seguirán en vigencia, como los postulados legales y prácticos más destacados para facilitar el transporte aéreo entre los Estados a través de plasmar los Convenios Bilaterales, que no colisionan con la soberanía de aquéllos.

- **Nuevo Gerente General de BOA**

Se ha desinado como Gerente General de BOA al Cap. Mario Rodolfo Borda Zambrana quién, en sus primeras declaraciones a la prensa, anuncia una serie de propuestas e intenciones para mejorar el servicio, la puntualidad, el mantenimiento de las aeronaves y la imagen de la compañía aérea.

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