



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

- **CANDIDATOS A LA PRESIDENCIA DEBEN DIALOGAR CON MIEMBROS DEL INSTITUTO**

El instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Civil, es un Organismo Consultivo, en el cual son miembros los mejores profesionales en Aeronáutica, en las complicadas fases de su integridad como ciencia, debidamente titulados académicamente y con la necesaria experiencia de gestión en su especialidad, lo cual empodera al Instituto a exigir, para la Patria, óptimas gestiones en aeronáutica y con personas tituladas en aeronáutica y experiencia de gestión demostrable.

Por esta incuestionable razón, todos los candidatos a la presidencia, deben dialogar con nuestro Instituto, para obtener, en un dialogo franco, el compromiso de una favorable gestión que modifique disruptivamente la actual situación de la aeronáutica en Bolivia, que ha quedado relegada a los últimos escaños de modernidad en la gestión, resultando una famélica conectividad, que perjudica ostensiblemente a los usuarios de la población boliviana que son, a resultas, los que sostienen la actividad económica de la aviación civil en el mundo.

Por segunda vez se ha cursado una invitación a los candidatos para el objetivo precipitado, con lugar, fecha y hora, para este importante encuentro, del cual los candidatos recibirán los correctos y actualizados consejos para una buena gestión.

- **LA NOTICIA DE LAS AUTORIDADES DE MÉXICO QUE, CON INTELIGENCIA QUE PROVIENE DE SUS ESTUDIOS CONSIDERA A LA AEROANUTICA COMO UN PRINCIPAL VALOR DE LA ECONOMIA. ESTA DECLARACION HA MOTIVADO UN COMENTARIO DEL INSTITUTO.**

Esta noticia es una muestra fehaciente de la inteligencia de las autoridades mexicanas, que le asignan a la aeronáutica el rol de motor de la economía, en un país que dispone de otras vertientes de riqueza, empero, para ellos y por amor a su patria, la aviación civil, es primordial y, todo por el conocimiento con estudios de la aeronáutica. En nuestro país los que siguen usurpando puestos de decisión en la aeronáutica, solo nos legan decepción por gestiones fallidas y hechos de



corrupción, registrados en la justicia, que no implementa la responsabilidad para que no se consoliden impunes.

- **ANUNCIO DE OPERACIÓN DE VARIAS LÍNEAS AÉREAS EN BOLIVIA**

La DGAC anunció la operación de varias líneas aéreas en Bolivia, lo cual es un avance, si se efectiviza, debido a que el propio anuncia en genérico y no concreta las fechas de operación de las líneas aéreas postulantes. En la aviación civil es mandatorio, cuando se autoriza la operación de líneas aéreas en un territorio, establecer los días y horarios de operación. Esta situación desgaja la natural duda, debido a la presión del público usuario del transporte aéreo que no acepta el actual monopolio.

- **INCORPORACIÓN DE UN NUEVO MIEMBRO AL INSTITUTO**

El prestigioso Ingeniero Aeronáutico Ing. Mg. Pedro Balcázar Nara ha solicitado su incorporación como Miembro Activo, que significa el aporte constante de un connotado profesional.

- **LÍNEAS MAESTRAS DE LA DETERMINACIÓN CONGRESAL DE DECLARAR CIELOS ABIERTOS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA, QUE INFLUIRÁ EN NUESTRA CONECTIVIDAD.**

Debido a las frecuentes opiniones sobre este importante tema en la prensa en artículo y declaraciones verbales, que reflejan un desconocimiento total del tema, adjuntamos resumen de las líneas maestras de esta política aeronáutica.

Estas fueron sus consideraciones con respecto a las modificaciones al código aeronáutico argentino implementadas por el gobierno de Milei.

- Declara a la aeronáutica civil como un servicio esencial, refiriéndose a los servicios de navegación aérea y a los servicios de transporte aéreo y trabajo aéreo.
- Introduce el concepto de aeronaves tripuladas y no tripuladas, y respecto a éstas últimas, aclara que el comandante será el piloto a distancia.
- Las empresas extranjeras podrán tomar pasajeros, carga o correspondencia para vuelos internos.
- Las personas humanas extranjeras podrán explotar servicios de transporte aéreo interno, debiendo acreditar domicilio legal en el país.
- Se elimina el requisito de audiencia pública para la concesión de servicios de transporte aéreo regular o no regular.



- Las autoridades promoverán reglas de sana competencia, conforme a los principios de libertad de mercado. Esto guarda relación con la derogación de la normativa relativa a la política aerocomercial.
- Si bien continúa el requisito de que el personal a bordo debe ser argentino, se podrá autorizar personal extranjero sin que obedezca a razones técnicas (como antes) y sin límite de tiempo (antes el máximo era dos años).
- Se permite la utilización de aeronaves de matrícula extranjera bajo principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional que aseguren que dichas aeronaves sean tripuladas, asistidas y mantenidas por personal argentino.
- Las tarifas de transporte aéreo regular interno e internacional serán libremente dispuestas por las empresas y sin ninguna restricción. El contrato de transporte será probado por escrito o con formato electrónico.
- Se incorpora el artículo 128 bis, que establece una política de aviación civil bajo los principios de seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros estados.
- Establece la obligación para la autoridad aeronáutica, de sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero.
- Modifica las obligaciones de la autoridad aeronáutica de control sobre las actividades comerciales.
- El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil.
- Se derogaron las normas que regían la política aerocomercial en Argentina, incorporando los nuevos principios al Código Aeronáutico.
- Se autoriza la cesión total o parcial de las acciones de Aerolíneas Argentinas a sus trabajadores, de conformidad con el Programa de Propiedad Participada. Dicha cesión se prorrateará entre los empleados que decidan participar en dicho programa.

¿Qué opina la OACI sobre este cambio trascendental en un país importante como Argentina, nuestro poderoso vecino, y cuya influencia no se puede inadvertir?

- Lo que decidió OACI, es lo más razonado, la Liberalización progresiva de leyes y disposiciones, que dificultan, hasta abandonar la intención de operaciones en un país. Aquí, con el monopolio de BOA, el Estado se opondrá a tal Liberalización, sin estudiar que puede ser muy beneficioso para BOA, por la libre competitividad y la asimilación de nuevas técnicas de comercialización y aplicación de medidas de seguridad y mantenimiento que, realizarían las hipotéticas líneas aéreas que operarían en BOLIVIA. La



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

acción del Estado de reduce a impedir las prácticas desleales, dentro de la Liberalización.

- Hay que aclarar que solo se preceptúan 5 libertades del aire. Las demás son ficciones para denominar modos de comercializar que no son legales, como la sexta, de la cual se benefició por años el LAB, que comercializaba el destino MIA, con pasajeros nativos de la Argentina, Brasil, Perú, vía SRZ.

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

