



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

TEMA DE ANALISIS: CUMBRE DE AERONÁUTICA Y TURISMO

La erróneamente llamada Cumbre de la Aeronáutica y Turismo, equivalente a Summit en inglés, conceptúa una reunión de los máximos exponentes sobre un tema particular. Esta reunión discriminó a personajes e instituciones que demuestran amplio conocimiento de la disciplina de la aeronáutica (jurídica y técnica) por sus estudios y títulos académicos, la experiencia exitosa en gestionar a empresas aéreas e instituciones, como su relacionamiento internacional. Esta reunión ha vertido sus conclusiones:

- Indican establecer urgente prioridad el fomento de la aviación y el turismo con rango de ley.

Los patrocinadores de estas conclusiones desconocen que existe una ley 2902 que es el instrumento jurídico que dirige la política aeronáutica del país. Esta ley tenía una antigüedad de 20 años, consecuentemente estaba anacrónica, por lo que el Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Civil, acometió el proceso congresal de las abrogaciones y derogaciones de muchos de sus artículos, transformándola en una ley moderna y actualizada.

Esta ley se encuentra en proceso congresal de aprobación en la Cámara de Senadores, como dispone el tratamiento a nuevas leyes por las dos cámaras de la Asamblea.

Indican que se debe implementar la Política de Cielos Abiertos.

Desconocen de raíz lo que significa una Política de Cielos Abiertos, en la cual se prioriza la oportunidad antes que la reciprocidad. La principal visión en hechos facticos de una Política de Cielos Abiertos, se fundamenta, en síntesis, en lo siguiente:

- 1.- Declarar a la aviación civil como un servicio esencial que, en Bolivia es un factor estratégico, introducido en la ley 2902 remozada, refiriéndose a los servicios de navegación aérea, los servicios de transporte aéreo y trabajos derivados.
- 2.- Las empresas extranjeras estarán facultadas a tomar pasajeros, carga y correo para ruta internas.



3.- Las personas naturales y jurídicas estarán facultadas a explotar servicios de transporte interno (demanda cautiva) debiendo acreditar su domicilio legal.

4.- Se elimina el requisito de la Audiencia Pública y la autorización de la DGAC será inmediata, para la concesión de servicios de transporte aéreo regular o no regular (a la demanda).

5.- Se permite la utilización de aeronaves con matrícula extranjera, bajo los principios de seguridad y doble vigilancia de la seguridad operacional.

6.- Las tarifas de transporte aéreo serían libremente dispuestas por las empresas aéreas sin ninguna restricción.

7.- El contrato de transporte aéreo podrá ser realizado por escrito o por formato electrónico.

8.- Establece la obligación de la autoridad aeronáutica de mantener los derechos de los pasajeros, tal como hoy está en vigencia en la OACI.

9.- Modifica sustancialmente las obligaciones de la autoridad aeronáutica de control sobre las actividades comerciales. La ATT en este caso no tendría atribuciones y su supervivencia sin sentido.

Siendo estas las principales y radicales modificaciones al estado actual de la actividad de la aviación civil en Bolivia, surge la imprescindible interrogante: ¿Los propugnadores de la Política de Cielos Abiertos en Bolivia, han meditado que la implementación de esta política conduciría a la línea aérea BOA a un tácito quebranto económico?

¿Por qué? porque para sustentar esta agresiva Política de Cielos Abiertos en Bolivia, se debe imperiosamente potenciar a la línea aérea boliviana BOA para que, con un refuerzo de flota, adecuado a los aeropuertos existentes en Bolivia, cubrir los puntos intermedios de las rutas troncales con considerable demanda y mercado cautivo.

Con esta necesaria previsión de material volante y extensión de rutas internas, se afrontaría con éxito económico el ingreso libre de las líneas aéreas extranjeras para realizar el ejercicio de los Cielos Abiertos. Así, BOA ingresaría a los países de origen de las líneas aéreas extranjera que toman pasajeros de Bolivia sin restricciones.

- Indican, siempre enunciativamente, sin dar soluciones, priorizar el proyecto de HUB en el aeropuerto de Viru-Viru.



En primer lugar, debe entenderse claramente y sin incertidumbres ni especulaciones de los políticos y diletantes de la actividad aeronáutica, que es un HUB aeronáutico en un país.

1.- Un HUB exige condiciones complicadas de cumplimentar si no se tiene la infraestructura de aeropuertos para ello, la demanda constante y la distribución de esa demanda a los diferentes destinos.

2.- El término HUB es un centro o punto central de conexión, donde convergen rutas, actividades e intercambios. Es un nodo vital que facilita la comunicación, distribución y comunicación entre diferentes sistemas.

3.- Importante es en un HUB constituirse en un aeropuerto que actúa como un centro de conexión para el tránsito aéreo, concentrando una parte significativa del flujo de vuelos de numerosas aerolíneas.

Los HUBS permiten a las aerolíneas optimizar el uso de recursos y reducir los costos, mejorando la conectividad de los pasajeros. Por ejemplo: el aeropuerto de Panamá (Tocumen), el de Frankfurt en Alemania que es Hub de Lufthansa. Los HUBS deben incluir los servicios eficientes de mantenimiento aeronáutico y operaciones con líneas aéreas durante las 24 horas.

Después de estas veraces puntualizaciones, en Bolivia no existe ningún aeropuerto, ni con aproximación, que cumpla estas complicadas condiciones.

- Indican la modificación del sistema de administración, transfiriéndola a las alcaldías.

Deben conocer que la propia Constitución Política del Estado faculta a las alcaldías la soberanía para construir y administrar aeropuertos; si el gobierno central no lo hace. Muy claramente las alcaldías reciben esta facultad por la C.P.E. en el artículo 302, numeral 8. Lo que sucede es que las alcaldías, por ausencia de decisión y conocimiento no usufructúan esta concesión constitucional.

- Indican implementar la aviación agrícola.

Para que exista una aviación agrícola lo fundamental es establecer contratos de fumigación y otros con las estancias agrícolas. Esta seguridad contractual, beneficiosa para ambas partes, habilita a los pilotos agrícolas, con o sin avión de su propiedad, realizar la actividad con seguridad de rentabilidad. Si no poseen aviones queda expedita la vía del leasing, que dispone de amplia oferta.

- Institucionalización de la DGAC.



La DGAC es una institución por lo que no necesita ser institucionalizada; no conocen los propugnadores de la Cumbre que, el Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Civil, exigió, en forma epistolar, que la elección del director de la DGAC sea ineludible por terna, entre los mejores profesionales aeronáuticos con títulos académicos y experiencia probada. Esta exigencia se la realizó y entregó a la Asamblea Plurinacional y al presidente de la Republica. Lamentablemente para el país por la errática actuación de las autoridades que decidieron nuevamente la elección del director de la DGAC, sin cumplir este requerimiento

De esta forma acorde a nuestra exigencia, se daba fin a la endémica costumbre perniciosa de nombrar director de la DGAC a un general en retiro para ese importantísimo cargo de dirección de la política aeronáutica de Bolivia como reza la Constitución. Esta acción no significa una subestimación a los generales en retiro, sino que fehacientemente y por el registro de las gestiones en las dos últimas décadas, no disponen de los conocimientos exigibles con títulos académicos, dominio de idiomas y relacionamiento externo para una exitosa gestión.

Esta realidad inobjetable por los resultados, es la causa eficiente de continuas deficientes gestiones en la DGAC, y el efecto es la casi nula conectividad, para un país mediterráneo y la ausencia de numerosas líneas aéreas extranjeras y nacionales como sucedía, décadas atrás.

- Indican facilitar los requisitos de ingreso de líneas aéreas.

La remozada ley 2902 establece que los permisos y autorizaciones de ingreso a nuevas líneas aéreas extranjeras, no deben exceder los 15 días para su despacho. Este trámite se puede realizar virtualmente.

- Importación de aviones con más de 25 años de antigüedad.

Esta pretensión es una antinomia a la modernidad, pues ahora en la actualidad no se adquieren aviones en propiedad, sino que se recurre a las facilidades que ofrecen las compañías de leasing (alquiler).

- Indican flexibilizar la importación de repuestos para la aeronáutica.

No se puede flexibilizar un impuesto pues es absoluto. Se puede acometer la sugerencia a la Asamblea, con el fundamento de un proyecto de ley, la reducción o la exención del impuesto, ante a la realidad que no existe en Bolivia una



industria que fabrique repuestos, con asesoramiento de la factoría del avión necesitado de repuestos.

- Indican generar posibilidades de crédito para formación taxis aéreos.

Este propósito es factible si los interesados elaboran o contratan a expertos en estudios de factibilidad-rentabilidad de taxis aéreos, para presentarlo como respaldo a la solicitud de crédito a un banco, el cual, si tiene prestigio, no la rechazara.

- Indican eliminar las visas

Este es un tema que debe tramitarlo el Ministerio de Relaciones Exteriores con decisión y con el respaldo de la Cámara de Turismo. Esta Cámara debe fundamentar su pretensión con un estudio veraz de ingresos generados por el turismo, que se proponen obtener con la liberación de visas.

- Indican potenciar los sitios turísticos de Bolivia.

¿Como se puede potenciar los sitios turísticos de Bolivia? Solo con la actividad constante de ingreso de turistas extranjeros, y también los nacionales que son importantes pues no se emprende una incentivación del turismo interno. Además, deben formarse adecuadamente a los guías de turismo y que se constituyan como verdaderos vaciados de conocimiento, imitando a España, Italia y Francia, entre otros.

- Indican sobre las Escuelas de Aviación.

Surge la interrogante ¿Cuál fue el motivo para trasladar las Escuelas de Aviación de El Alto de La Paz a otras geografías?

Indican otras dos pretensiones que pueden solucionarse con trámites sencillos.

En conclusión, una Cumbre de cualquier naturaleza del conocimiento, no se puede desarrollar con formulaciones enunciativas y utilizando verbos en infinitivo; deben formularse y añadir necesariamente la solución que se proponen, que la obtendrán solo con el conocimiento profundo y la experiencia personal en el tema.

INSTITUTO BOLIVIANO DE DERECHO AERONAUTICO, ESPACIAL Y DE LA AVIACION CIVIL

R.P.I.T