

LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS

¿Cómo favorece o afecta a BOLIVIA?

Para una intelección exacta de la política de Cielos Abiertos, deben asumirse entre otras, las siguientes disposiciones:

Declarar a la aeronáutica civil como un servicio esencial con calidad de estratégico, refiriéndose a los servicios de navegación aérea y a los servicios de transporte aéreo y trabajo aéreo.

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 eliminará 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.

Se permitirá 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 asistidas y mantenidas por personal boliviano.

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. Debe establecerse 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. Se modifican las obligaciones de la autoridad aeronáutica de control sobre las actividades comerciales.

Existe un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil, pero se debe remozarlo periódicamente. Se derogaron algunas normas que regían la política aerocomercial en Bolivia con la remozada ley 2902 de Aeronáutica que se encuentra en el proceso legislativo de aprobación.

Varios países se adhieren a la política de Cielos Abiertos propugnada por el gobierno actual de la Argentina, el último fue Paraguay, cuyo objetivo ineluctable es aumentar el número de vuelos entre ambos países, potenciar al turismo y atraer inversiones.

Lo precitado deja una sombra lógica de duda con respecto a BOA, que es la principal línea aérea de Bolivia, entonces, surge la obligatoriedad de preservar su existencia activa potenciándola estructuralmente y con profesionales aeronáuticos, la inmediata cobertura de los servicios de cabotaje en todos los puntos donde existen aeropuertos, con aeronaves pequeñas contratadas a través de un leasing aeronáutico. (naves muy adecuadas serian el Caravan y el ATR fabricado por AIRBUS)

BOA con estas medidas disruptivas incrementara considerablemente sus ingresos y hará fuerte competencia a las líneas aéreas extranjeras que deseen operar en algún aeropuerto del país. Si no se toman estas medidas con acciones de hecho, condenaran a la línea aérea nacional a una tácita quiebra.

Esto es debido a que los países que operen en Bolivia bajo la política de cielos abiertos no podrán incrementar equitativamente los vuelos por la diferencia de potencialidad entre los mercados y su demanda cautiva; lo evidente es que habrá incremento de vuelos por las facilidades ofrecidas. Se puede volar a cualquier país que participe en esta política sin existir un Convenio Bilateral y, hasta se puede anunciar el vuelo a las autoridades aeronáuticas por vía virtual, el mismo día del vuelo.

Como arguyen los defensores de esta política, sin conocer a profundidad su esencia y aplicación, el tema nuclear es el transitar de un sistema de frecuencias restringido (que no lo era, debido a la reciprocidad) a un sistema de frecuencias ilimitado.

Todo esto tiene sus implicaciones que no se pueden omitir: uno, es el derecho de las autoridades aeronáuticas a designar a las líneas aéreas para que utilicen los derechos de tráfico que se conceden en una política de cielos Abiertos y, dos, el derecho de rechazar una designación, por la parte que la recibe, como medida legítima de control y protección.

Ahora, con lo expuesto, ¿Cuál será el efecto que generará en nuestro país Bolivia, esta política de Cielos Abiertos de varios países limítrofes? inequívocamente habrá un incremento de vuelos, no solo entre los países, sino de otras líneas aéreas que utilizaran esta política para el transporte aéreo con facilidades obvias de ingreso; lo cual beneficiara a Bolivia y a su espacio aéreo que registrara mayores ingresos por su posición geográfica ideal en el centro de América del Sur, que debiera beneficiar exclusivamente al mejoramiento de la aeronáutica en Bolivia. Bolivia ingresa anualmente una considerable suma de dinero por utilización de su espacio aéreo, empero, ¿se invierte esa cuantiosa suma en mejorar integralmente la aeronáutica boliviana? lamentablemente no.

Entonces, parafraseando a Cicerón que interpeló a Catilina diciendo: “Quesque tandem abatiere Catilina patientia nostra? ¿Hasta cuándo seguirás abusando de nuestra paciencia Catilina?

La misma interrogación la trasladamos a la institución Naabol, que es la encargada de mantener todos los aeropuertos de Bolivia en optimo estado de operabilidad y seguridad, como lo prescribe el propio Convenio de Chicago ¿Hasta cuándo seguirá abusando de la paciencia de la comunidad aeronáutica boliviana formada por los jóvenes valores y profesionales aeronáuticos con experiencia, no invirtiendo la totalidad de los ingresos por sobrevuelos, sin malversar, en el mejoramiento de la aeronáutica de Bolivia, es decir, en infraestructura moderna, mantenimiento de la actual y servicios depurados, que nos equiparen en competitividad a los países limítrofes y extra limítrofes?

En Bolivia, aunque las autoridades no le asignen a la aeronáutica la calidad tácita de sector estratégico, por la mediterraneidad; esta actividad es un factor multiplicador del producto, porque se relaciona con muchas otras industrias, generando un beneficio agregado en casi todos los sectores de la economía : turismo (sin transporte aéreo no habrá incremento del turismo) energía, comunicaciones, comercio interior y exterior, infraestructura, además, hace realidad la formación y el conocimiento de los jóvenes, posibilitando oportunidades de empleos directos e indirectos y, es un insumo fundamental para las exportaciones en la región y más allá.

Dr. Mg. Raúl Pino-Ichazo Terrazas es abogado, posgrados en Derecho Aeronáutico, Filosofía y Ciencia Política Maestría CIDES UMSA, Alta Gerencia para abogados UCB HARVARD, Interculturalidad y Educación Superior, Docencia en Educación Superior, doctor honoris causa en Humanidades, miembro del Instituto Boliviano de Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Aviación Comercial, fundado por el insigne jurista, especializado en Derecho Aeronáutico, Dr. Prof. Edgar Lanza Borja (+), y del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y de la Aviación Comercial.