



**POSICIÓN PÚBLICA DEL INSTITUTO DE DERECHO AERONÁUTICO,
ESPACIAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL. MARZO 2026**

- 1. Escrito elaborado para el comandante de la FAB, a su solicitud, con el objeto de impedir que la Fiscalía impute de culpabilidad al piloto del Hércules 130, accidentado el 27.02.26.**

IMPROCEDENCIA DE SU INTERVENCIÓN EN LA CONSIGUIENTE INVESTIGACION SOBRE EL ACCIDENTE AÉREO DE EL ALTO, EN FECHA 27.02.26 POR CARECER DE ATRIBUCIONES.

A consecuencia del lamentable accidente de aviación sucedido en fecha 27.02.26 en el aeropuerto internacional de El Alto, nos permitimos aclarar y establecer atribuciones:

- En concordancia con el Convenio de Chicago, del cual Bolivia es signataria, las investigaciones de accidentes aéreos que eventualmente ocurran en nuestro país deben ser investigados acorde al ANEXO 13 (modificado) de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional). Los Convenios internacionales asumen prelación en la Pirámide del Kelsen: primero la Constitución Política del Estado de Bolivia, luego los Convenios internacionales, las Leyes, los Reglamentos, en este último punto se incardinan las instituciones que conducen la política aeronáutica del País, como la DGAC y sus dependencias de supervisión y control establecidas en las diferentes áreas.

Estas instituciones trabajan en mancomunidad con lo establecido, para toda investigación de accidentes aéreos con la OACI y sus preceptos, admitidos en forma universal donde exista ejercicio de la aviación civil.

- Naturalmente pueden intervenir con su experiencia y su personal capacitado la Fuerza Aérea Boliviana (FAB), en este caso directamente, debido a la propiedad de la aeronave y al arrendamiento que suscribió con TAB, que traslada al vuelo realizado en el ámbito civil-comercial, y la propia línea aérea arrendataria que sufrió este accidente aportando datos necesarios a los investigadores.
- El resumen de las actividades de investigación de un accidente aéreo se sintetiza en:
 1. Recogida de datos
 2. Integración de los datos



3. Selección de los datos
 4. Ordenación de los datos
 5. Elaboración de un informe preliminar
 6. Ponderación los factores y las causas sin establecer culpables.
 7. Informe Técnico.
 8. Objeto y límites de la investigación. Debe ceñirse estrictamente a que la encuesta de un accidente de aviación no debiera tener carácter acusatorio, ya que su fin es el de adoptar medidas correctivas y no punitivas. Por las mismas razones la determinación de la culpa o responsabilidad no debiera estar incluida entre los cometidos de las autoridades y expertos encargados de la investigación del accidente, ya que esta función normalmente constituye una prerrogativa del Estado.
- Esta labor no la puede desarrollar eficientemente su estimada Fiscalía pues son protocolos que establecen políticas y directrices para toda investigación, que requieren personal especializado para ello, pues la actividad aeronáutica es de orden estricto técnico y académica, por la exigencia de estudios preliminares para la diligente y responsable aplicación.
 - Estos protocolos mantienen una secuencia ordenada en la investigación que guía con certeza a los investigadores durante la complejidad de la investigación.
 - La caja negra (naranja) y las conversaciones grabadas en la cabina de pilotaje contribuyen al esclarecimiento probatorio y a la dilucidación de las causas que precipitaron el accidente, como consecuencia de una serie de incidentes previos, pues un accidente se estructura por esa línea de antecedentes. Esta caja ha sido enviada a una institución extranjera con experiencia mundial para evitar eventuales contaminaciones.
 - La única alternativa para una intervención directa de la Fiscalía, se justifica plenamente con la existencia de pruebas literales y preconstituidas que indiquen inequívocamente que el accidente fue criminalmente previsto y organizado con cautela y premeditación para asegurar el accidente.
 - La colaboración con la Autoridad Judicial, surge cuando, una vez iniciada la investigación, se observan o se presumen con certeza indicios de responsabilidad penal; estos se pondrán en conocimiento de la autoridad judicial.
 - Los protocolos de la OACI establecen diáfananamente que no se pueden realizar juicios de valor antes de las conclusiones de la comisión de investigación que contendrán las causas inamovibles del accidente, pues es uno con pérdida de vida de tripulantes y ciudadanos que circundaban el aérea del aeropuerto, lo que conforma la figura jurídica del Derecho



Aeronáutico “Daños a Terceros en la Superficie”, considerados también en los protocolos de OACI, y en la ley 2902 de Aeronáutica de Bolivia. Con esta argumentación que no admite refutación, precisamente por su orden de prelación en la pirámide de Kelsen, les rogamos introduzcan un compás de espera hasta que el informe de la Comisión Investigadora culmine con sus conclusiones y recomendaciones; ese momento, se conocerán las causas del siniestro y las eventuales consecuencias que, según los códigos vigentes del país merecerían su intervención.

2. Reunión de asambleístas y RUSFER en la Asamblea Plurinacional

1. En esta Reunión pudimos observar que continúan los discursos patrióticos y no se informa sobre lo práctico y eficiente que sería la aceptación de la donación de 11.000 millones de euros y el contrato de construcción del aeropuerto y del tren de alta velocidad, con obligaciones recíprocas que posibiliten la realización del proyecto con todas las garantías contractuales. Tampoco pudimos observar la presencia de autoridad aeronáutica en la reunión, que era menester, solo asistió el ministro de Trabajo que, naturalmente no decide sobre el tema.
2. Volcó nuestra atención que sea la Asamblea que presente el proyecto de ley a RUSFER, cuando debiera ser una iniciativa de los inversores.

3. Reunión de los asambleístas, RUSFER e instituciones sociales de Viacha, en la localidad de Viacha.

A esta reunión no asistimos debido que sería una repetición de las anteriores sin información de hechos necesarios e imprescindible como la aceptación de la donación por el Ministerio pertinente y el contrato de construcción con el Gobierno y la Alcaldía de Patacamaya, y la indisimulada ausencia de autoridades de aeronáutica, pues se trata de un aeropuerto.

4. Los aeropuertos abandonados.

¿QUÉ HACER CON AEROPUERTOS COSTOSOS Y ABANDONADOS?

Ahora, que se ha comprobado (editorial de un órgano de prensa) la existencia de aeropuertos abandonados y sin actividad, que insumieron considerables inversiones, se debe analizar las causas de la ociosidad de estas estructuras tan importantes para el desarrollo del país.



En primera instancia no se debiera construir aeropuertos sin un previo análisis del emplazamiento, de la demanda, comprobación de un mercado cautivo y si se sujetaron al plan de planificación de aeropuertos de la OACI, además de un plan de promoción para el aeropuerto; ninguna de estas condiciones sine aequanion (insuperables) fueron realizadas; simplemente se dilapidó la inversión, solo para demostrar obras y satisfacer la vanidad de quien ordenó la construcción y de su entorno, sin el mínimo conocimiento del procedimiento seguro para este tipo de inversiones, que exigen varios estudios previos de factibilidad en sus varias etapas, emplazamiento y rendimiento a largo plazo.

Existe un tácito monopolio de transporte aéreo en Bolivia, que es pernicioso para su dinámico desarrollo, la importante conectividad y equiparación técnica con los países más desarrollados en la aeronáutica, entonces, surge la obligación ineludible para la compañía que monopoliza el transporte aéreo en Bolivia, de establecer servicios de transporte aéreo regular en todas las poblaciones que dispongan de un aeropuerto; para ello deben adecuar su flota y unificarla para reducir gastos muy significativos. Tampoco se emprendió esta obligación con el país y sobre todo con las poblaciones que sufren de enclaustramiento por ausencia de transporte aéreo que paraliza la conectividad de las personas y reduce ostensiblemente el fenómeno económico del comercio.

Con el cambio de nombre de la institución que controla los aeropuertos (Naabol por Aasana), la ciudadanía y, sobre todo los que están inmersos en la aeronáutica en sus diversas facetas, tanto técnicas como académicas, se confiaba, no sin escepticismo, que se generaría un verdadero cambio, en cuanto a la gestión de tan importante actividad estratégica para el país; esta institución no demostró ni demuestra conocimiento, celeridad en sus decisiones para mantener todos los aeropuertos de Bolivia en condiciones aceptables de operación diaria y seguridad, como prescribe la OACI. Sucede todo lo contrario, en cuanto a la febril actividad diligente de conservación de todos los aeropuertos que esperan las poblaciones intermedias, pues presupuesto lo tienen en demasía.

¿Cuál sería el cambio esperado sin dilaciones? comenzar a promocionar, en trabajo obligado de la autoridad aeronáutica, los aeropuertos de Bolivia, con una oferta de servicios integrales aeroportuarios de óptima calidad y económicos que se equiparen a los que ofrecen, con mejores condiciones de infraestructura, los aeropuertos de los países limítrofes y extra limítrofes.



Esta acción debe realizarse visitando a los países con los cuales se desea establecer relaciones aeronáuticas reciprocas; no siendo esta condición sine aequanon, por lo contrario, convencer a las autoridades de los otros países a que operen en aeropuertos bolivianos con la fundamentación de buenos servicios y altamente económicos comparativamente, para sustentar la rentabilidad de la aerolínea que opere, debido a que las aerolíneas son muy sensibles en este punto, para decidir nuevas operaciones de transporte aéreo de pasajeros y mercancías.

Si no se acomete esta promoción, no se ajustan las tarifas en correspondencia a los países vecinos y circunvecinos y no se incrementa la presencia de líneas aéreas extranjeras en territorio boliviano, se retornará a la endémica costumbre de aplicar los ingresos en salarios, retornando al círculo vicioso conocido.

A todo ciudadano de Bolivia, sin ser gravitadamente acucioso, no le es indiferente la paupérrima presencia de líneas aéreas extranjeras en los aeropuertos bolivianos, fundamentalmente en La Paz y Cochabamba y Santa Cruz; ahora, esta incontestable situación sin fundamentos en contrario pues no los hay, se agravó con el cese de operaciones de la prestigiosa línea aérea American Airlines; denotando que esta compañía aérea es la más importante del mundo por flota de aviones, conocimiento de la aeronáutica mundial y su evolución y mayor cobertura de rutas mundiales e ingresos.

¿Cuáles fueron los motivos de la decisión empresarial de American? primero es lo que mencionamos en otros artículos: las elevadas tarifas por concepto de servicios aeroportuarios (rampa, alquileres, radio ayudas, seguridad y otros que componen los servicios integrales en un aeropuerto), además el lamentable estado de mantenimiento de las pistas de despegues y aterrizajes, que no se la limpia periódicamente para extraer el caucho que se adhiere a ella por el mismo ejercicio de los aterrizajes, frenazos y la propia circulación, además de la ineptitud de las autoridades para negociar la permanencia de American, que es un privilegio para Bolivia o cualquier otra nación; contar con la mejor y más grande línea aérea del mundo.

Las deserciones de las líneas aéreas se generan, entre otros motivos, como el esencial económico, por la carencia de equipos pesados (grúas y otros) imprescindibles para retirar de la pista o sus cercanías, aviones que en eventuales circunstancias de accidentes o incidentes aeronáuticos quedan inmovilizados; el ejemplo más paradigmático es el de la compañía aérea



Peruvian, cuya aeronave por vicisitudes precitadas quedo inmovilizada al borde de la pista.

Al respecto debe entenderse que, para realizar actividades de servicios aeroportuarios en todas sus especialidades, es imperativo contratar empleados y profesionales de elevado nivel de conocimientos en Gestión y administración de Aeropuertos, ingenieros en seguridad aeronáutica, construcción de aeropuertos, Derecho Aeronáutico, Sistemas de control administrativo y Reglamentaciones internacionales de OACI.

Lo anterior sustenta la obligatoriedad de servicios aeronáuticos idóneos y seguros debido a que toda la actividad generada por el transporte aéreo apunta a preservar la vida humana e incurrir en negligencias conduce a catástrofes y a la siniestralidad.

5. Reuniones de autoridades aeronáuticas con la OACI.

Aunque este tema es otro evidente desprecio a la innegable capacidad y formación académica y técnica, además de la invaluable experiencia de los profesionales bolivianos que podían ampliamente absolver todas las dudas sobre La Quinta Libertad y otros temas, pasamos la establecer nuestra opinión:

Los miembros del Instituto han podido leer las informaciones de las reuniones de los funcionarios de gobierno (DGAC) con personeros de OACI, en este tema, cada miembro podrá reflexionar sobre los temas tratados, que no son los más puntuales y urgentes como:

1. Potenciar inmediatamente a BOA, con aviones adecuados, en base a leasing con contratos bien hechos que no originen problemas posteriores.
2. Ordenar a Naabol, y esto debe hacerlo la DGAC, los inmediatos trabajos de reacondicionamiento y provisión de equipos y los elementos mínimos de seguridad para los aeropuertos intermedios; de esta forma las líneas aéreas no tendrán excusa para no servir regularmente a esa sufridas y abandonadas poblaciones que disponen de un mercado cautivo fehacientemente considerable y sustentable, por la deficiente calidad y seguridad de otros transportes, que ofrecen peligro de muerte, en las travesías a las ciudades del eje troncal y otras de menor crecimiento.



6. Quinta Libertad con el Brasil:

Igualmente, con la lectura del convenio de aplicación simultánea de la Quinta Libertad entre Bolivia y Brasil, sin ninguna restricción para operar las rutas internas de ambos países, los miembros extraen sus conclusiones en base a algo que no se obtiene sino con esfuerzo de 6 o 7 años de estudio más posgrados: el conocimiento. Las derivaciones de este convenio podrían suscitar una reducción de la demanda actual de BOA, si no se potencia inmediatamente. El poderío de Brasil es incuestionable en todos los ámbitos, y la aeronáutica no es la excepción. Es el país más poderoso de Latinoamérica.

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

