

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

BIBLIOTECA



PROCESO DE DIGITALIZACIÓN DEL FONDO BIBLIOGRÁFICO DE LA BIBLIOTECA DE DERECHO

GESTION 2017

Nota importante para el usuario:

“Todo tipo de reproducción del presente documento siempre hacer mención de la fuente del autor y del repositorio digital para evitar cuestiones legales sobre el delito de plagio y/o piratería”.

La dirección de la Biblioteca



**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**



TESIS DE GRADO

**“LA NECESIDAD DE ESTABLECER UNA
REGLAMENTACIÓN PARA LA REHABILITACIÓN DE
MATRICULAS DE AERONAVES CIVILES EN BOLIVIA”**

POSTULANTE : Diego Vladimir Fuentes Abasto

TUTOR : Dr. Javier Tapia Gutiérrez

**La Paz – Bolivia
2006**

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mi amada esposa por apoyarme cada día y darme aliento para seguir adelante, un agradecimiento especial al Dr. M.D. Pablo Castellón Macchiavelli que gracias a su orientación y apoyo logré ampliar esta investigación, también a mi tutor de tesis, porque me enseñó desde un principio y corrigió las falencias que tuve en cuanto a la elaboración y lo más importante a tener paciencia en la vida y por supuesto en lo profesional; agradezco a mis padres porque de ellos aprendí a valorar la vida y de tomarlo con una madurez plena; a mi facultad de Derecho por forjarme y guiarme en mi vida académica; a la Dirección General de Aeronáutica Civil porque de ésta institución fue el inicio de un aprendizaje en cuanto a la experiencia que uno asimila cada día que pasa dentro de ella esto lo digo porque pase cada día de trabajo por lo menos unas diez horas, y alguna vez uno se pregunta y dice “uno pasa más tiempo en el trabajo que con su familia” yo creo que muchas personas se hicieron esa pregunta.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a nuestro señor padre “Dios”, él me dio fortaleza para perdonar y sobrellevar las pruebas que pase para concluir este trabajo de investigación; de ello sin desmerecer a las personas e instituciones que intervinieron para su conclusión, dedico a mi familia sin ella y sin su apoyo moral no se hubiera concretado esta investigación, al Dr. Marcelo Maldonado Rueda que asesoró el presente trabajo, al Lic. Jorge Balcazar Nara, persona que me dio la oportunidad de iniciar mi vida profesional, a don Lino Gemio A., por sus enseñanzas y consejos que me ayudaron mucho en el trabajo cotidiano que se presenta en especial en una entidad Pública, lo cual muchas veces se pone muy estresante.

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
---------------------	---

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

1. Historia de la Aviación mundial.	29
1.2 Historia de la Aviación en el siglo XIX	31
1.3 Historia de la Aviación en la I Guerra Mundial y Posguerra.	35
1.4 Historia de la Aviación en la II Guerra Mundial.	36
1.5 Historia de la Aviación después de la II Guerra Mundial.	38
2. Historia de la Aviación en Bolivia.	39

CAPITULO II

REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA

2.1 Reglamento sobre marcas de nacionalidad, Matrícula y Seguros de Aeronaves.	42
2.1.1 Aplicabilidad y Definiciones.	42
2.1.2 Generalidades.	42
2.1.3 Procedimientos relacionados con la Matrícula de una Aeronave.	43
2.1.4 Generalidades.	43
2.1.5 Subparte B Procedimientos Relacionados con la Matriculación De una Aeronave.	43
2.1.6 Generalidades.	43
2.1.7 Como deberán ser ostentadas las marcas de nacionalidad Y matrícula.	45
2.1.8 Dimensiones de las marcas de nacionalidad y de matrícula.	45
2.1.9 Desviaciones de tamaños y ubicación de las marcas de Nacionalidad y matrícula.	46
2.1.10 Ubicación que tendrán las marcas de nacionalidad y Matrícula en aeronaves de ala fija.	47

2.1.11	Venta / devolución de una aeronave – remoción de marcas de nacionalidad y matrícula.	48
2.1.12	Qué es una matrícula provisional.	48
2.1.13	Qué es una matrícula definitiva.	49
2.1.14	Qué es una matrícula temporal.	49
2.1.15	Placa de Identificación Requerida.	50
2.1.16	Cancelación de la Matrícula.	51
2.1.17	Procedimientos relacionados a la obligatoriedad del seguro requerido.	52
2.1.18	Apéndice A RAB 47.	52
2.1.18.1	Requisitos para la extensión de una Matrícula provisional para fines de:	
2.1.18.1.1	Internación de una Aeronave.	52
2.1.19	Apéndice B RAB 47.	53
2.1.19.1	Requisitos para la obtención de una matrícula definitiva.	53
2.1.20	Apéndice C RAB 47.	54
2.1.20.1	Requisitos para obtener una matrícula Temporal.	54
2.1.21	Apéndice D RAB 47.	55
2.1.21.1	Requisitos para la extensión de la matrícula Temporal por ampliación del contrato de locación o arrendamiento.	55
2.1.22	Apéndice F RAB 47.	56
2.1.22.1	Requisitos para exportación y cancelación de marcas de Nacionalidad y matrícula.	56
2.1.23	Apéndice G RAB 47.	57
2.1.23.1	Formato de Certificado de Matrícula propuesta (En conformidad a la enmienda 5 del anexo 7 de la OACI).	57
2.1.24	La Dirección General de Aeronáutica Civil.	58

CAPITULO III

LEGISLACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA 58

3.	Constitución Política del Estado.	59
3.1	Código Aeronáutico Boliviano.	60
3.2	Reglamento para la concesión de matrículas y permisos de explotación en operaciones aéreas internas.	61
3.3	Reglamento del Registro Aeronáutico Nacional.	63
3.3.1	Matriculación y Nacionalidad.	63
3.3.2	Certificado de Matrícula.	64
3.3.3	Colocación de las marcas de nacionalidad y las de matrícula.	65
3.3.4	Requisitos exigidos.	66

3.3.4.1 Para la Rehabilitación de la Matrícula.	66
3.3.5 De las Inscripciones.	67
3.3.6 De los archivos y libros del Registro.	67
3.3.7 De la rectificación, Cancelación y extinción de las inscripciones.	68
3.3.8 LEY N° 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia.	69
3.3.9 Convenio sobre Aviación Civil Internacional Doc. 7300/08.	73
3.3.10 Reglamentación Aeronáutica Boliviana - RAB.	73

CAPITULO IV LEGISLACIÓN COMPARADA

4.1 Legislación Comparada.	75
4.1.1 Legislación Chilena.	75
4.1.1.1 Código Aeronáutico de la República de Chile (Ley N° 18.916).	76
4.1.2 Legislación Peruana.	79
4.1.2.1 Ley de Aeronáutica Civil del Perú (LEY No. 27261).	79
4.1.3 Legislación Paraguaya.	81
4.1.3.1 Código Aeronáutico de la República del Paraguay.	82

Registro Aeronáutico Nacional.

CAPITULO V PROYECTO PARA LA MODIFICACIÓN DE LA RAB 47; APENDICE H RAB 47.

5.1 Procedimientos sugeridos para la Rehabilitación de las aeronaves tipo Cessna.	86
5.2 Apéndice H RAB 47.	86
• RESULTADOS.	89
• CONCLUSIONES.	100
• ANALISIS Y COMENTARIOS.	103

BIBLIOGRAFIA.

105

ANEXOS

- ANEXO 1. Definiciones Acrónimos, símbolos.
- ANEXO 2. Resoluciones Administrativas.
- ANEXO 3. Ley N^a 2902
Decreto Supremo N^o 28478
Marcas de Nacionalidad
- ANEXO 4. Ejemplo de las Encuestas Realizadas
- ANEXO 5. Varios

IV
INDICE DE TABLAS

TABLA Nº 1	Delimitación de la muestra de estudio.	89
TABLA Nº 2	Aeronaves por Ciudades.	90
TABLA Nº 3	Tipos de Aeronaves inactivas por falta de matriculación.	91
TABLA Nº 4	Propietarios de Aeronaves.	92
TABLA Nº 5	Causas de inoperatividad de la aeronave.	93
TABLA Nº 6	Uso de la aeronave por el propietario.	94
TABLA Nº 7	Tipo de Transporte de las Aeronaves.	95
TABLA Nº 8	Porcentaje de utilización de aeronaves de acuerdo a cargas transportadas.	96
TABLA Nº 9	Avionetas en actual operación.	97
TABLA Nº 10	Solicitudes mensuales de rehabilitación de matrícula.	98
TABLA Nº 11	Rechazos vs. Aceptación de matriculación de aeronaves (mensual).	98
TABLA Nº 12	Causales de Rechazo de la solicitud.	99

INDICE DE GRAFICOS

GRAFICO Nº 1	Distribución porcentual del universo y muestra del estudio.	89
GRAFICO Nº 2	Distribución de Aeronaves por ciudades.	90
GRAFICO Nº 3	Porcentaje total de tipos de aeronaves De la muestra de estudio.	90
GRAFICO Nº 4	Tipos de aeronaves inactivas por falta de Matriculación.	91
GRAFICO Nº 5	Propietarios de aeronaves inactivas.	92
GRAFICO Nº 6	Porcentaje de propietarios con aeronaves inactivas.	92
GRAFICO Nº 7	Causas de inoperatividad de la aeronave.	93
GRAFICO Nº 8	Porcentajes de causas de inoperatividad de Las aeronaves.	93
GRAFICO Nº 9	Uso del propietario para la aeronave.	94
GRAFICO Nº 10	Porcentaje de aviones sin matrícula de acuerdo al uso propietario.	94
GRAFICO Nº 11	Tipo de carga de transporte de las aeronaves Sin matrícula.	95
GRAFICO Nº 12	Porcentaje de aeronaves de acuerdo a tipo De carga.	95
GRAFICO Nº 13	Porcentaje de utilización de aeronaves de A cuerdo a transporte.	96
GRAFICO Nº 14	Aeronaves en operación vs. Inoperantes por Falta de matrícula (análisis del universo estudiado).	97
GRAFICO Nº 15	Solicitudes de matriculación vs. Solicitudes rechazo Mensuales en la DGAC.	98
GRAFICO Nº 16	Causales son más frecuentes para rechazos de Solicitudes de rehabilitación de matrículas.	99

“LA NECESIDAD DE ESTABLECER UNA REGLAMENTACION PARA LA REHABILITACION DE MATRICULAS DE AERONAVES CIVILES EN BOLIVIA”

INTRODUCCIÓN. -

Las aeronaves tienen la función de transportar pasajeros y otros tipos de carga, con mayor rapidez, lo cual implica una reducción significativa en la relación de costo beneficio que afectan directamente el desarrollo social y económico de una nación o de un sector.

Recientemente la convulsión social que sacudió a nuestro país ha demostrado la necesidad Imperiosa de intercomunicarlo en su conjunto¹. Se perdió aproximadamente 5 millones de dólares por el efecto del bloqueo y de la destrucción de vías carreteras, la putrefacción de alimentos perecederos (carnes, etc.), demostró fehacientemente la necesidad de contar con otro medio de transporte para el abastecimiento de la población.

Sin embargo, pese a contar con aeronaves activas y en buen estado no se pudo recurrir al uso de las mismas por no tener una matrícula que autorice (de acuerdo a las normas), la circulación de estas.

Muchas aeronaves pueden ser rehabilitadas y adecuadas para funciones de tipo social (Aeroambulancias, búsqueda y rescate).

Los desastres naturales y accidentes que ocurren en sectores de difícil acceso por vía terrestre podrían ser rápidamente resueltos si se contara con el equipamiento adecuado para la circunstancia, podríamos contar (al habilitarse licencias para vuelo), con los recursos necesarios que mejoren drásticamente las acciones de rescate y salvamento.

¹ *La Razón N° 1271 Febrero 2005 “Cercos paraliza a la cede de gobierno...” editorial*

La importancia de la reglamentación de la Rehabilitación de las matrículas de las aeronaves civiles tipo Cessna, en Bolivia se basa en el hecho de que en la actualidad no existe una Regulación específica que norme la otorgación de dicha matrícula, el propietario de la aeronave siente vulnerado su derecho propietario además de insistir que se viola el Art. 7 inc. d².

Objetivos Generales

Establecer una reglamentación jurídicamente coherente y de ninguna manera excluyente a la norma establecida para rehabilitar la matriculación de aeronaves tipo Cessna, dentro del transporte aéreo privado en Bolivia.

Objetivos Específicos.

- Determinar el porcentaje de aeronaves tipo Cessna, que están inactivas por falta de Certificado de Matrícula.
 - Establecer el porcentaje de dueños y/o operadores aéreos acordes con la aplicación de la normativa propuesta.
 - Proponer una nueva base legal de datos fehacientes en la que se pueda prevenir posibles delitos como ser suplantación y clonación de matrícula.
-
- **Delimitación Temática.**
 - En la presente investigación se analizó la formulación de un reglamento para inscripción y matriculación de aeronaves, ya que en la legislación actual vigente no se cuenta con normativas específicas para la rehabilitación de matrículas definitivas de aeronaves civiles privadas tipo Cessna.

² Art. 7 inc. d Constitución Política del Estado: “a trabajar y dedicarse...etc.”

Delimitación Temporal

La investigación del presente trabajo se inició en la gestión 2004 a 2005 con un análisis de datos sobre las aeronaves y propietarios de las mismas, evaluación del desempeño de la Dirección General de Aeronáutica Civil en temas de rehabilitación de aeronaves civiles tipo Cessna, además se evaluó la actividad de la Superintendencia de Transportes en el impacto final de la propuesta de regulación.

El ámbito espacial considerado tomó en cuenta lo siguiente:

Ciudad de El Alto: Aeropuerto Internacional de El Alto (hangares)

Ciudad de La Paz: Dirección General de Aeronáutica Civil (donde se centralizan todos los trámites tanto administrativos, legales y técnicos para la procedencia o no de habilitaciones).

Identificación del Problema.

La Dirección General de Aeronáutica Civil fue creada por Ley de 25 de octubre de 1947, constituyéndose en el organismo técnico que dirige, fiscaliza, reglamenta y coordina la actividad aérea en el país, velando por la eficiencia, seguridad y desarrollo ordenado del sector.

Delimitación Espacial.

La Dirección General de Aeronáutica Civil se rige por la Constitución Política del Estado, los tratados e instrumentos internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia.

Las actividades aeronáuticas, civiles y comerciales son ejercidas prioritariamente por el sector privado y deben sujetarse a los recaudos fijados en la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia y su respectivo Reglamento.

Una de sus áreas administrativas está constituida por la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional (DRAN), la misma consta de dos secciones:

- Registro Público de Aeronaves
- Registro Aeronáutico Administrativo.

El Registro Público de Aeronaves tiene a su cargo la asignación de matrículas y constancia de la instrucción de otorgar el Certificado de Matrícula de acuerdo al Reglamento Aeronáutico Boliviano (RAB)

En el Registro Aeronáutico Administrativo, se inscriben las licencias aeronáuticas, las escrituras de constitución de sociedad, los permisos de operación de transporte y trabajo aéreo del país, las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica, las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aeromodelismo, las resoluciones de la autoridad aeronáutica que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados.

El principal objetivo de la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional es la inscripción de actos jurídicos que establecen, comprueban, modifican o extinguen la propiedad de las aeronaves³; y dentro de su Reglamentación no existe (explícitamente al menos); una regulación específica para la Rehabilitación de aeronaves privadas tipo Cessna, por lo que muchas de estas aeronaves pese a estar en buenas condiciones de Operatividad, no pueden volar a destinos que para otro tipo de avión son inaccesibles.

³ *Paginas 2 y 12 Ley N° 2902 Aeronáutica Civil*

Otorgación de Matriculas Para Aeronaves Civiles en Bolivia.

La Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia realiza la inscripción al DRAN de las siguientes matriculas para aeronaves civiles:

1. Matriculas Provisionales
2. Matriculas Temporales
3. Matriculas Definitivas

1. Matriculas Provisionales. - La Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia en su Artículo 36 indica claramente que: “Podrá inscribirse de manera provisional a nombre del comprador y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida mediante un contrato de compra-venta sometido a condición o a crédito u otros contratos por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que:

- a) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula boliviana.
- b) Llenar los requisitos exigidos por Ley para ser propietario de una aeronave boliviana.

2. Matrículas Temporales. - La Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia en su Artículo 35 Indica que “Podrán inscribirse en forma temporal en el Registro Aeronáutico Nacional, y otorgarles matrícula boliviana, a las aeronaves que sean de propiedad de un organismo público internacional del que la República de Bolivia sea Estado miembro”.

“Las aeronaves que se inscriban en el Registro Aeronáutico Nacional en virtud del presente régimen serán públicas, y los organismos estatales que las utilicen tendrán el carácter de explotadores de las mismas y deberán dar cumplimiento a todos los requisitos que para tal condición establece esta Ley”

3. Matrículas Definitivas. - El Artículo 33. Indica la inscripción definitiva de una aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional le confiere la nacionalidad boliviana también definitiva y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad.

Toda aeronave inscrita en la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional, pierde la nacionalidad boliviana al recibir una nueva matrícula y ser inscrita en un Estado Extranjero.

Para efectos de importación de aeronaves, la autoridad aeronáutica podrá conceder matrícula provisional, previo cumplimiento de los recaudos establecidos en la reglamentación.⁴

⁴ *Gaceta Oficial de Bolivia N° 2683 Paginas 2 a 21*

Cancelación de las Matrículas.

Dentro de las atribuciones que le confiere la Ley 2902 a la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional le faculta también la cancelación de las matrículas:

Esta figura de cancelación se la puede encontrar en la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia en su Artículo 42 inc a)⁵, como también en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB 47)⁶ en actual vigencia, en estas se establecen los lineamientos y los pasos a seguir para proceder a la cancelación definitiva de las matrículas aéreas:

- El certificado de matrícula es cancelado por la Administración de Aviación Civil (AAC RAB adj. 1-C Acrónimos) (ver anexo N° 1) por las siguientes razones:

Accidente de la aeronave

Exportación de la aeronave.

Conclusión de contrato de arrendamiento

Por abandono.

Por orden emanada por la autoridad competente

Por cualquier otro motivo que así lo considere la Administración de Aviación Civil (AAC) por ejemplo: solicitud expresa del propietario de la aeronave, accidentes aéreos.

b) Cancelando el certificado de matrícula el propietario de la aeronave deberá solicitar una nueva matrícula, la cual será otorgada previo cumplimiento de los requerimientos legales y técnico – operativos.

c) La matrícula cancelada en ningún caso podrá ser rehabilitada.

d) Ninguna persona podrá operar una aeronave con matrícula cancelada.

⁵ Art. 42 a) "Los actos, contratos o Resoluciones que acrediten..."

⁶ Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 47

e) Es obligación del propietario de una aeronave mantener en vigencia el certificado de matrícula, de igual manera es obligación del propietario informar a la autoridad referente a aspectos relacionados con la sección 47.41 párrafos (a) (1), (a) (2), (a) (3) y (a) (5). (RAB 47 pags. 47-b-4)⁷.

Tipos de Operadores Aéreos.

Entre los tipos de operadores aéreos se encuentran:

Grandes Operadores. En esta categoría se encuentran aquellas empresas que cuentan en sus flotas de aeronaves con aviones Boeing de alta capacidad, manifiestos de pasajeros, rutas aéreas internacionales como ser:

Lloyd Aéreo Boliviano tiene 15 aeronaves de marca y modelo Boeing 727-200, número de serie 2400 con matrícula Boliviana CP., de las cuales 8 son de propiedad y 7 en contratos de arrendamiento.

Aerosur tiene 7 aeronaves arrendadas de marca y modelo Boeing 727-200, número de serie 2300 con matrícula Boliviana CP.

Pequeños Operadores. Se dividen en categorías: Privadas, fumigadores, taxis aéreos, deportivas, experimentales y helicópteros.

Entre los pequeños operadores, tomaremos como objeto para este estudio y propuesta Legal aeronaves privadas tipo Cessnas.

⁷ *Reglamentación Aeronáutica Boliviana N° 47*

Inscripción de Aeronaves Civiles.

La Resolución Administrativa N° 06/3/1/030/95 de 12 de mayo de 1995 (Ver anexo N° 2), dispone la inscripción de las aeronaves civiles en territorio boliviano según la reorganización del Registro Aeronáutico Nacional.

La Resolución Secretarial N° 9574 de fecha 27 de junio de 1995 (Ver anexo N° 2), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sugiere un nuevo sistema de matriculación con distintas categorías⁸ resolviendo que todas las aeronaves inactivas tengan la oportunidad de consolidar su derecho propietario al inscribirse nuevamente al Registro.

Revocación de Matrículas.

La Resolución Secretarial N° 10266 de fecha 03 de enero de 1997, (Ver anexo N° 2) dispone que los explotadores aéreos de aeronaves civiles en Bolivia que no cumplieron con la re-inscripción obligatoria de aeronaves queden sancionados con la revocación de los certificados de matrículas correspondientes.

De acuerdo a la referida disposición, la Dirección General de Aeronáutica Civil es la encargada de aplicar la sanción correspondiente.

Mediante Informe N° 238/97 de fecha 08 de mayo de 1997,⁹ el Departamento de Registro Aeronáutico Nacional, manifiesta la procedencia o improcedencia de la revocación del certificado de matrícula.

⁸ OACI, categorización de matrículas en sector Privado como Fumigadores, taxis aéreos, etc.

Justificación e Importancia.

La actual normativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), establece los procedimientos legales para la obtención de una matrícula de operación para aeronaves que desean operar en el espacio aéreo boliviano. El problema, surgió al no existir de manera explícitamente formulada, una reglamentación adecuada para la Rehabilitación de matrículas de aeronaves civiles tipo Cessna.

En el presente proyecto de investigación se pretendió demostrar que, en la actualidad, los requisitos y procedimientos dentro del área aeronáutica no están claros, es decir son ambiguos y que este acto administrativo de Rehabilitación de una matrícula que está sujeto a una conducta discrecional por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia, no contempla algunos casos particulares (como mencionamos, pequeñas aeronaves); donde existe un vacío legal.

Este vacío legal debe ser llenado para garantizar el mejor derecho propietario de la aeronave, así como también para permitir el derecho al trabajo que todo ciudadano boliviano goza dentro de sus atribuciones legales conferidas y establecidas en la carta magna.

A falta de una reglamentación que norme correctamente esta ambigüedad se podría fomentar actos sancionados por la ley como ser suplantación y clonación de aeronaves civiles de pequeños operadores en la categoría privada, del tipo Cessna sorprendiendo la buena fe de la autoridad aeronáutica y teniendo un reflejo negativo a nivel internacional. Por este motivo, también, se hace necesaria una propuesta de reglamentación y de procedimientos legales y técnicos para la rehabilitación de las matrículas de las aeronaves civiles en Bolivia.

⁹ *Informe Directoral de fecha 08 de mayo de 1997*

Es importante mencionar que en la actualidad se tiene registros en el DRAN que indicaron una probable comisión de estos delitos (como el uso de falsas matrículas para narcotráfico y contrabando), y que, por falta de una reglamentación adecuada, no pueden ser procesados por los canales correspondientes.

Justificándose así, la imperiosa necesidad de elaborar una propuesta de reglamentación para la rehabilitación de las matrículas de las aeronaves civiles privadas tipo Cessna en Bolivia, misma que debe estar contemplada en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) por ser, y constituir un conjunto de requisitos y procedimientos en la parte técnica y operativa de las aeronaves en Bolivia.

De acuerdo al Art. 107 de la Ley N° 2902 de la Aeronáutica Civil en su párrafo dos citas “Si no existiere en el País...etc., la autoridad podrá en forma excepcional eximir del cumplimiento de los requisitos de los incisos a y c precedentes” (GACETA OFICIAL DE BOLIVIA., 2004).

Por tanto, si existe dentro de la norma la flexibilidad para con este tipo de situaciones es imprescindible complementarla para un mejor manejo en cuanto a la otorgación de las matrículas.

Marco Referencial.

Marco Histórico.

Uno de los grandes sueños del hombre siempre fue volar. Desde tiempos remotos admiraba a las aves y buscaba la forma de poder imitar su capacidad de surcar las alturas. En el proceso hubo cientos de diseños, intentos y experimentos, algunos exitosos y otros no tanto, que poco a poco fueron perfeccionándose hasta llegar a las modernas aeronaves que se conocen hoy en día.

Marco Teórico Conceptual (glosario)

- **Aeronave:** Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera utilizando reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo con la superficie de la tierra.

- **Aeronáutica Civil:** Conjunto de actividades y servicios vinculados con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares, sin embargo, se aplicarán también que estas últimas las normas sobre circulación aérea, responsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento tomando en consideración la circunstancia de cada caso.

- Aerodino:** Vehículo en que la translación sobreviene por propulsión mecánica, y la permanencia por medio de una ala fija o rotatoria.

- Aeroclubes:** Asociación de aficionados a la aviación deportiva y el aeromodelismo.

- **Autoridad Aeronáutica Civil:** Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional ejercida dentro de un organismo autárquico conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por ley y normas reglamentarias.

- **Certificado de Matricula:** Documento de carácter público por el cual se acredita o atestigua un hecho del cual quien lo suscribe tiene conocimiento en detalle de la aeronave.

- **Intradós:** Superficie interior y cóncava de un marco o bóveda.

- **Servicios a la Navegación Aérea y Protección al vuelo:** Son los que garantizan la seguridad y regularidad, tales como el control de tránsito aéreo, las radio – ayudas a la navegación aérea los informes meteorológicos, satelitales y los servicios de ayudas visuales.

- **Personal Aeronáutico:** Todo titular de licencia otorgada por la autoridad aeronáutica civil.

- **Reglamento:** Toda instrucción escrita destinada a regir una institución o a organizar un servicio o actividad. La disposición metódica y de cierta amplitud que sobre una materia y a falta de ley o para completarla, dicta un poder administrativo.

- **Reglamentaciones:** Conjunto de disposiciones técnico-legal que la Administración de Aviación Civil (AAC) adopta, emite y/o enmienda, de carácter mandatorio, que los usuarios deberán cumplir.

- **Reglamentaciones Aeronáuticas Bolivianas:** Es el conjunto ordenado de regla, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos convenios por el Estado Boliviano, con la finalidad de implementar los Anexos al convenio sobre aviación civil internacional en la República de Bolivia, armonizando la normatividad aeronáutica internacional.

- **Rehabilitación:** Acción y efecto de habilitar de nuevo o restituir a su antiguo caso.

- **Transporte aéreo:** Toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro.

- **Trabajo aéreo:** Toda operación especializada de aeronaves de aviación comercial en sus distintas actividades, con exclusión de las Servicios de Transporte Aéreo.

Marco Jurídico.

El presente trabajo de investigación pretendió llenar un vacío jurídico existente en las actuales disposiciones legales mediante una propuesta de Reglamentación para inscripción de aeronaves tipo Cessna, series 1969 y ascendentes, que se encuentran en inactividad por carecer de la Rehabilitación del Certificado de Matrícula, ante las quejas de los propietarios que creen ver vulnerado su derecho Constitucional, y por contar sus aeronaves con los requerimientos técnicos solicitados para operarlas y sin embargo carecen de la autorización legal (por vencimiento de plazos de inscripción).

Esta incertidumbre jurídica podría instigar (por necesidad), a la posible comisión de delitos como ser tráfico, suplantación, clonación e incluso robo de aeronaves, que podrían prevenirse, de contar estos dueños con matrícula que les asegure la legalidad de su derecho propietario y que beneficie generando fuentes de empleo (pilotos, mecánicos, etc.) al entorno social.

Análisis de la Legislación Extranjera y Nacional.

En el siglo pasado se pudo advertir que en la llamada era espacial, los países extranjeros y principalmente los países con alta tecnología, llevaron una transformación que los volvió altamente industrializados.

En sus avances tecnológicos algunos países no tuvieron la misma tecnología por ende no tuvieron industrialización, entre ellos se encuentra Bolivia un país con alto índice de desempleo y pobreza.

En lo que concierne al tema aeronáutico no se puede rescatar algo positivo del país, lo único que se tiene es que algunas empresas (Grandes Operadores) son las que abarcan toda la circulación aérea, y otro porcentaje se tienen que de alguna manera no sería mínimo sino más bien alto por ejemplo tomaremos a los propietarios de aeronaves pequeñas (Cessna) que en sus tiempos transportaban de dos a cuatro pasajeros, en nuestra época este trabajo

que venían haciéndolo se les privo, por el hecho de que algunos propietarios de estas aeronaves no pudieron ser reinscritas por diversos factores.

La preocupación surge que, desde un tiempo a esta parte, algunos propietarios por la necesidad de tener una fuente de trabajo podrían cometer delitos en este caso probablemente clonar sus aeronaves y/o suplantarlas, por esta razón se tendrá que analizar las antiguas y actuales disposiciones legales para poder tener una norma legal adecuada para el tema y poder brindar una debida seguridad jurídica, para ello se tendrá que analizar la legislación comparada con algunos países limítrofes.

Sería muy difícil verter una opinión desde un punto de vista nacional; ya que la realidad política social y económica de nuestro país difiere abismalmente con la de los estudiados.

Sin embargo, los indicadores económicos de exportación de productos se han visto incrementados. Lógicamente hay que analizar el factor del transporte de producto, mientras más rápido llegue al lugar de procesamiento mejor será la calidad del mismo.

El precio/unidad de medida se ve disminuido por políticas gubernamentales que irán a favor de los productores que obviamente tendrán una mejor salida para disposición de dichos productos.

Es un hecho que la accesibilidad a localidades de difícil ingreso a mejorado (por ejemplo, Inquilla en la provincia Iquitos en Perú); la calidad de vida de sus habitantes.

Al incrementarse el parque aeronáutico; se ha observado una disminución del precio del pasaje aéreo y una mayor demanda de este en los países estudiados.

Hipótesis.

Al proponer una nueva reglamentación para rehabilitación de matrículas de aeronaves civiles privadas tipo Cessna, se pretende llenar el vacío jurídico que actualmente perjudica en su derecho propietario a dueños de aeronaves civiles; y se podrían prevenir posibles delitos como la suplantación y clonación de estas.

Variables.

Variable Independiente. -

En si, la reglamentación como tal para la rehabilitación de las matrículas de aeronaves civiles en Bolivia.

Variable Dependiente. -

El mejoramiento del control aéreo que podría prevenir delitos de suplantación, robo y clonación de las aeronaves civiles privadas

Nexo Lógico. - "Permitirá"

Métodos a Utilizar la Tesis.

Métodos generales. -

Método Deductivo. -

Se ampliará el método deductivo porque se aplicará principios generales para llegar a un fenómeno particular que se plasmará en conclusiones aplicables para la sociedad. Este método requiere razonamiento mental que se establece en conclusiones partiendo de determinadas premisas que nos permiten impartir juicios lógicos de otros hechos y condiciones.

Métodos Específicos. -

Se empleará en el presente trabajo de investigación el método *histórico lógico* por el proceso que conlleva los fenómenos entorno a la rehabilitación de matrículas en su caducidad y desarrollo sin apartarnos de su historia ya que como todo objeto surge en un momento determinado con una aplicación de acuerdo al tiempo y culmina con su modificación.

Unidades De Análisis. -

Dirección de Aeronáutica Civil.

Dirección del Registro Aeronáutico Nacional.

Área de Aeronavegabilidad.

Técnicas a Utilizar.

Encuesta Investigativa: En base a preguntas cerradas dirigidas a propietarios de aeronaves civiles inactivas.

Estadísticas: Revisión retrospectiva de registros de matriculación de Aeronaves civiles en la Dirección General de Aeronáutica Civil, específicamente la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional.

Podrán ser propias en cuanto a los datos obtenidos por las encuestas o recopiladas de acuerdo a la Institución.

RESUMEN CAPÍTULO I

Uno de los grandes sueños del hombre siempre fue volar. Desde tiempos remotos admiraba a las aves y buscaba la forma de poder imitar su capacidad de surcar las alturas. En el proceso hubo cientos de diseños, intentos y experimentos, algunos exitosos y otros no tanto, que poco a poco fueron perfeccionándose hasta llegar a las modernas aeronaves que se conocen hoy en día.

El primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de sueños, estudio, especulación y experimentación. Existían viejas leyendas con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento a través del aire. Ciertos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire.

El transporte aéreo de correo se aprobó oficialmente en Estados Unidos en el año 1911 y se realizó el primer vuelo el 23 de septiembre. El piloto, Earle Ovington, llevó la saca de correos en sus rodillas en un vuelo que tan sólo duró 5 minutos y recorrió los 8 kilómetros que hay entre el bulevar Nassau y Mineola, ambos en Long Island, Nueva York. Ovington lanzó la saca sobre Mineola, donde fue recogida y trasladada a la oficina de correos. El servicio duró sólo una semana (véase **Correo aéreo**).

Las primeras referencias que se tiene de la actividad aérea en Bolivia datan de 1871, con vuelos en globos aerostáticos. No es sino hasta 1913 que se introdujeron los primeros aviones del tipo "Bleriot" y posteriormente "Curtiss Wasp".

El 9 de julio de 1935 el Jefe de la Fuerza Aérea Boliviana, Tte. Cnel. Jorge Jordán elevó ante el Jefe del Ejército de campaña un proyecto de Organización de la Fuerza Aérea para la “post guerra”. Entre sus varias sugerencias, ofrecía el mismo someter otro proyecto sobre el Servicio de la Aviación Comercial, debiendo las compañías establecidas en el país “estar bajo el contralor y vigilancia del Ejército, para los que será indispensable crear la Dirección o Inspección General de Aeronáutica”, con reglamentación especial.

RESUMEN CAPÍTULO II

REGLAMENTACIÓN AERONAUTICA BOLIVIANA

Es el conjunto ordenado de reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos convenidos por el Estado Boliviano, con la finalidad de implementar los Anexos al Convenio sobre aviación Civil Internacional en la República de Bolivia, armonizando la normatividad aeronáutica internacional.

Como tal es el conjunto ordenado de regla, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos, convenios por el Estado Boliviano, con la finalidad de implementar los Anexos al convenio sobre Aviación Civil Internacional en la República de Bolivia, armonizando la normatividad Aeronáutica Internacional.

Dentro de los Reglamentos que se tiene en la actualidad se encuentra la RAB 47.

2.1.7 Generalidades. - Ninguna persona puede operará una aeronave registrada en la República de Bolivia a menos que tenga marcas de nacionalidad y matrícula de acuerdo como se establece en el Código Aeronáutico boliviano y este reglamento. Las letras usadas para identificar la nacionalidad boliviana deberán estar de acuerdo con lo estipulado en el Anexo 7 de la OACI (CP-, seguido por una serie de números o letras asignadas por la AAC), Administración de Aviación Civil.

2.1.21 Cancelación de la Matricula

(a) Un Certificado de matrícula será cancelado por la AAC, por las siguientes razones:

- (1) Accidente de la aeronave
- (2) Exportación de la aeronave
- (3) Conclusión de contrato de arrendamiento
- (4) Por abandono
- (5) Por orden emanada por la autoridad competente.
- (6) Por cualquier otro motivo que así lo considere la AAC.

(b) Cancelado el certificado de matrícula el propietario de la aeronave deberá solicitar una nueva matricula, la cual será otorgada previo cumplimiento de los requerimientos legales y técnico – operativos.

(c) La matrícula cancelada en ningún caso podrá ser rehabilitada.

(d) Ninguna persona podrá operar una aeronave con matricula cancelada.

(e) Es obligación del propietario de una aeronave mantener en vigencia el certificado de matricula, de igual manera es obligación del propietario informar a la autoridad referente a aspectos relacionados con la sección 47.41 párrafos (a)(1), (a)(2),(a)(3) y (a)(5).

RESUMEN CAPÍTULO III

Dentro de la legislación Aeronáutica Boliviana y las ramas tradicionales de la ciencia jurídica, cuyos principios están sedimentados por el transcurso de los siglos y sistematizados rigurosamente por la labor de los juristas dedicados a su estudio.

A lo largo de su historia, éste ha aparecido particularmente vinculado, primero, con el Derecho Marítimo, y, más tarde, con el Espacial; en la distinción con la primera de las disciplinas citadas, es de gran utilidad poner de relieve que, mientras el derecho marítimo se ha ceñido principalmente a la consideración de temas de Derecho Privado, los públicos ocupan lugar muy importante en el campo del Derecho Aeronáutico y que lo opuesto sucede en la comparación con el Derecho Espacial, ya que en esta novedosa materia no tiene mayor trascendencia la acción privada y los temas que la integran derivan casi integralmente del obrar del Estado, que caracteriza típicamente al Derecho público. (Pág. 20 Los elementos del Derecho Aeronáutico Federico Videla Escalada).

La constitución Política del Estado es la Ley suprema de la cual las demás leyes se fundamentan por tal motivo en el presente trabajo se basa en ella la norma suprema que se rige.

La Constitución Política del Estado (Carta Magna) establece en su Art. 7 –cito:

Art. 7 inc. d: A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad lícita en condiciones que no perjudiquen al bien colectivo. (CPE., 2004).

3.3.7.1 Para la Rehabilitación de la Matrícula.

Artículo 24. - “En caso de solicitar rehabilitación de matrícula se deberá presentar la siguiente documentación:

- a) Formulario Único de Solicitud.
- b) Informe del inspector de Aeronavegabilidad que apruebe la rehabilitación o acta de devolución de la aeronave emitida por autoridad competente.
- c) Planos de reparación.
- d) Autorización de reparación
- e) Pago del 2x1000 por derecho de rehabilitación al Registro Aeronáutico Nacional.

De acuerdo a la normativa vigente en el área y elementos del Derecho Aeronáutico, la matrícula es el medio apto para permitir a un estado conocer en cualquier momento el número y calidad de las aeronaves de que puede disponer en caso de necesidad o utilidad públicas. (Parágrafo 2 Pág. 90) (Videla., 1969).

De acuerdo al desarrollo de la aviación civil y la enorme contribución internacional que aporta, es necesario mantener la amistad entre las naciones sin llegar al abuso de la misma y de esta forma evitando la disensión entre las naciones, debiendo mantener cooperación por la paz mundial. Por lo consiguiente los Gobiernos que suscriben este convenio con sus principios y pueda desarrollarse de forma segura y ordenada para mantener la igualdad de oportunidades.

Del Convenio sobre Aviación Civil Internacional¹⁰ establece en su Art. 17 –cito:

Artículo 17 Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas. (OACI., 2000)

Artículo 18 Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un estado a otro. (OACI., 2000).

Mediante Resolución Ministerial N° 320 de 01 de diciembre de 2004 se aprueba la Nueva Reglamentación Aeronáutica Boliviana – RAB (Ver Anexo 3), donde se detalla a continuación:

RAB 1 Definiciones, Acrónimos y símbolos.

RAB 21 Reglamentos sobre Certificación de Aeronaves y Partes.

RAB 43 Reglamento sobre Aeronavegabilidad continua, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración.

RAB 47 Reglamento sobre marcas de Nacionalidad, Matrícula y seguros de Aeronaves.

RESUMEN CAPÍTULO IV

LEGISLACIÓN COMPARADA

En el siglo pasado se pudo advertir que en la llamada era espacial, los países extranjeros y principalmente los países con alta tecnología, llevaron una transformación que los volvió altamente industrializados. En sus avances tecnológicos algunos países no tuvieron la misma tecnología por ende no tuvieron industrialización, entre ellos se encuentra Bolivia un país con alto índice de desempleo y pobreza.

La preocupación surge que, desde un tiempo a esta parte, algunos propietarios por la necesidad de tener una fuente de trabajo podrían cometer delitos en este caso probablemente clonar sus aeronaves y/o suplantarlas, por esta razón se tendrá que analizar las antiguas y actuales disposiciones legales para poder tener una norma legal adecuada para el tema y poder brindar una debida seguridad jurídica, para ello se tendrá que analizar la legislación comparada con algunos países limítrofes.

Un referente importante para el presente trabajo, constituye la legislación vigente en nuestro país, que nos proporcionará una visión elemental referente a la inscripción de aeronaves civiles en Bolivia, respecto a legislación en otros países.

4.1.1 Legislación Chilena.

El sistema normativo Aeronáutico de la República de Chile, se basa principalmente en su Código Aeronáutico aprobado mediante Ley N° 18.916.

4.1.4 Ley de Aeronáutica Civil del Perú (LEY No. 27261)¹¹

4.1.5 Legislación Paraguaya.

El sistema de registro de la república del Paraguay, es casi similar a la de Bolivia, en cuanto a la división de Registro Aeronáutico Administrativo.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

1. Historia de la Aviación Mundial.

Uno de los grandes sueños del hombre siempre fue volar. Desde tiempos remotos admiraba a las aves y buscaba la forma de poder imitar su capacidad de surcar las alturas. En el proceso hubo cientos de diseños, intentos y experimentos, algunos exitosos y otros no tanto, que poco a poco fueron perfeccionándose hasta llegar a las modernas aeronaves que se conocen hoy en día.

El primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de sueños, estudio, especulación y experimentación. Existían viejas leyendas con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento a través del aire. Ciertos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire.

Hacia el siglo V de nuestra era se diseñó el primer aparato volador: la **cometa** o papalote.

En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco. A comienzos del siglo XVI Leonardo da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que después resultaron realizables.

Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Concibió tres tipos diferentes de ingenios más pesados que el aire: el ornitóptero, máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover mecánicamente; el helicóptero diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical y el planeador en

el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que iban fijadas las alas diseñadas a imagen de las grandes aves. Leonardo creía que la fuerza muscular del hombre podría permitir el vuelo de sus diseños. La experiencia demostró que eso no era posible. Fue una figura muy importante porque aplicó por primera vez técnicas científicas para desarrollar sus ideas.

1.2 Historia de la Aviación en el Siglo XIX.

El desarrollo práctico de la aviación siguió varios caminos durante el siglo XIX., el ingeniero aeronáutico e inventor británico sir George Cayley, teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Diseñó un aparato en forma de helicóptero, pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como el padre de la aviación. El científico británico Francis Herbert Wenham utilizó en sus estudios el túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo del viento forzado en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de otra. Fue además miembro fundador de la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña. Otros personajes interesantes del mundo aeronáutico de la época fueron el inventor británico John Stringfellow y William Samuel Henson, quienes colaboraron al principio de la década de 1840, para fabricar el prototipo de un avión que pudiera transportar pasajeros.

El aparato desarrollado por Stringfellow en 1848 iba propulsado por un motor de vapor y arrastrado por un cable y consiguió despegar, aunque no pudo elevarse. El inventor francés Alphonse Penaud fabricó un modelo que se lanzaba con la mano e iba propulsado por bandas de goma retorcidas previamente y consiguió en el año 1871 que volase unos 35 metros. Otro inventor francés, Victor Tatin, diseñó un ingenio propulsado por aire comprimido y equipado con un rudimentario tren de aterrizaje de cuatro ruedas. Lo sujetó a un poste central y las dos hélices consiguieron elevar el aparato en vuelos cortos y de baja altura.

El inventor británico nacido en Australia, Lawrence Hargrave, desarrolló un modelo de alas rígidas que iba impulsado por paletas batientes movidas por un motor de aire comprimido. Voló 95 metros en 1891. El astrónomo estadounidense **Samuel Pierpont Langley** fabricó en 1896 un monoplano en tándem impulsado por un motor de vapor cuyas alas tenían una envergadura de 4,6 metros. El aeroplano hizo varios vuelos, recorriendo entre 900 y 1.200 metros de distancia durante un minuto y medio. Subía en grandes círculos; luego, al pararse el motor, descendía lentamente para posarse en las aguas del río Potomac.

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre **aerodinámica** y estabilidad del vuelo. El inventor estadounidense James Means publicó sus resultados en los *Aeronautical Annuals* de 1895, 1896 y 1897. Lawrence Hargrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedro capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.

Kitty Hawk.

El día 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses **Wilbur y Orville Wright** realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno.

El más largo fue el de Wilbur con 260 metros recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos. En 1905 llegaron a recorrer 38,9 kilómetros en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue.

Hasta 1906 nadie más consiguió volar en un avión. En ese año el húngaro residente en París, Trajan Vuia, realizó algunos saltos muy cortos y también lo consiguió Jacob Christian Ellehammer en Dinamarca. El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont y su trayecto más largo lo logró el 12 de noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 metros en 22,5 segundos.

El aeroplano, registrado como *14-bis*, había sido diseñado por él y construido en la primera fábrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voisin en París. Su forma era la de una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña en la delantera, unidas por la estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado junto con la hélice en la parte posterior. El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal. En Europa nadie consiguió volar más de un minuto hasta finales de 1907, en que lo logró Henri Farman en un avión construido también por Voisin.

En contraste con Europa, los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y también por primera vez se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos. Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero el teniente Thomas E. Selfridge, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en accidente de avión propulsado por motor. Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en agosto, completó, el 31 de diciembre, un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con suaves virajes, subidas y descensos a su entera voluntad. Recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, Orville reanudó las demostraciones para el Cuerpo de Señales en julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. El aeroplano fue comprado el 2 de agosto y se

convirtió en el primer avión militar operativo de la historia. Permaneció en servicio activo durante dos años y después fue retirado y trasladado a la Institución Smithsonian en la ciudad de Washington donde puede contemplarse todavía.

Durante los años posteriores a la I Guerra Mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como de los motores. Los aviones de dos alas con los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera.

Había muy pocos modelos de monoplanos, pero en cambio durante la guerra ambos contendientes fabricaron enormes biplanos con dos, tres y hasta cuatro motores que en Europa fueron al principio del tipo rotativo, aunque pronto se sustituyeron por los modelos radiales. En Gran Bretaña y Estados Unidos predominaron los motores refrigerados por agua.

El transporte aéreo de correo se aprobó oficialmente en Estados Unidos en el año 1911 y se realizó el primer vuelo el 23 de septiembre. El piloto, Earle Ovington, llevó la saca de correos en sus rodillas en un vuelo que tan sólo duró 5 minutos y recorrió los 8 kilómetros que hay entre el bulevar Nassau y Mineola, ambos en Long Island, Nueva York. Ovington lanzó la saca sobre Mineola, donde fue recogida y trasladada a la oficina de correos. El servicio duró sólo una semana (véase [Correo aéreo](#)).

En 1911 se completó el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, desde la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. Lo consiguió el piloto estadounidense Calbraith P. Rodgers. Salió de Sheepshead Bay, en Brooklyn, Nueva York, el 17 de septiembre, al mando de un aeroplano Wright, y aterrizó en su destino el 10 de diciembre, 84 días más tarde. El tiempo real de vuelo fue de 3 días, 10 horas y 14 minutos.

1.3 Historia de la Aviación en la I Guerra Mundial y Posguerra.

Durante la I Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire.

Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo.

Como consecuencia de la presión de la guerra fueron entrenados más pilotos y construidos más aviones en los 4 años de conflicto que en los 13 años transcurridos desde el primer vuelo.

Gran parte de los excedentes militares vendidos después de la guerra fueron adquiridos por aviadores formados y entrenados durante la misma, dispuestos a realizar con ellos cualquier actividad que les produjera ingresos económicos: transporte de pasajeros, fotografía aérea, propaganda (por lo general escribiendo los nombres de los productos en sus aviones), vuelos de instrucción, carreras aéreas y exhibiciones acrobáticas.

1.4 Historia de la Aviación en la II Guerra Mundial.

La más grande de las compañías internacionales que operaban en el momento de comenzar la guerra era *Pan American Airways*. Junto con sus empresas subsidiarias y afiliadas servía una red de 82.000 millas en rutas que llegaban a 47 países y colonias en todos los continentes.

Las exigencias de la guerra aceleraron el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances en los de bombardeo y combate, así como en el transporte aéreo de tropas paracaidistas, tanques y equipo pesado. De esta

forma y por primera vez en la historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el desarrollo de la guerra.

También se extendió con rapidez la fabricación de pequeños aviones. Bajo la supervisión del programa de entrenamiento de pilotos civiles, patrocinado por la Administración Civil Aeronáutica de Estados Unidos, los operadores privados dieron grandes facilidades para la formación como pilotos de miles de estudiantes que se convirtieron así en la columna vertebral de las fuerzas aerotransportadas de los tres ejércitos. Los aviones diseñados para uso privado encontraron también un amplio uso militar en todo el mundo, por eso en 1941 el Ejército y la Armada de Estados Unidos compraron grandes cantidades de aviones ligeros que dedicarían a diversas misiones militares.

En el año 1941 la aviación militar estadounidense operaba en todos los frentes. La industria aeronáutica tenía empleadas a 450.000 personas frente a las 190.000 que había antes de la guerra. Ese año 3.375.000 pasajeros fueron transportados por las 18 compañías aéreas estadounidenses, un millón más que en 1940. La carga de pago y el correo se incrementaron en cerca de un 30 por ciento.

Hacia el final de la guerra las batallas aéreas crecieron en intensidad y extensión y la producción de aviones alcanzó un máximo. Por otra parte, las líneas aéreas nacionales también establecieron nuevas plusmarcas tanto en el transporte de pasaje como de carga. Como consecuencia de todo ello el número de aviones producidos en los EEUU en 1944 alcanzó la importante cifra de 97.694, con un peso medio aproximado de 4.770 kilogramos por avión. En el mismo año, Alemania ponía en combate dos ingenios completamente nuevos en el mundo de la aviación: el primer avión reactor y el primer proyectil volante.

1.5 Historia de la Aviación después de la II Guerra mundial.

En el año 1945 la producción de aeroplanos militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementaron considerablemente. Al finalizar el año, los fabricantes tenían contratos para construir 40.000 aviones en contraste con la producción máxima de 1941 que fue de 6.844. De nuevo las líneas aéreas nacionales e internacionales norteamericanas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras con respecto a 1941. Se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga y en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales.

La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra fue utilizada en la construcción de aviones civiles nada más terminar las hostilidades. Las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y más rápidos con adelantos como las cabinas presurizadas. Se mejoraron los aeropuertos, los pronósticos meteorológicos y las ayudas a la navegación fueron más eficientes y aumentó la demanda pública de transporte aéreo de pasaje y carga, que creció a niveles desconocidos hasta entonces gracias a la repentina prosperidad de la posguerra.

Hoy por hoy, volar es muy común entre los seres humanos. El sueño del hombre de imitar a las aves se ha visto más que realizado en aeronaves poderosas que superan la velocidad del sonido y otras que transportan.

2. Historia de la Aviación en Bolivia

Las primeras referencias que se tiene de la actividad aérea en Bolivia datan de 1871, con vuelos en globos aerostáticos. No es sino hasta 1913 que se introdujeron los primeros aviones del tipo "Bleriot" y posteriormente "Curtiss Wasp".

2bol.: "En 1914, al iniciarse la Primera Guerra Mundial se fundó el primer Aero Club Boliviano. Al año siguiente iniciaron sus actividades los comités Pro-aviación y el deportista Juan Mendoza devino el pionero de nuestra aviación civil en 1916, seguido de varios otros que pasaron luego a prestar servicios en la aviación militar".

En 1921 se efectuó el primer vuelo de larga distancia (25 minutos), en un avión "Fiat", entre las localidades de Uyuni y el Lago Poopó realizado por el piloto boliviano Juan Mendoza, en cuya memoria se denominó el aeropuerto de la ciudad de Oruro.

En 1923, durante la presidencia de Don Bautista Saavedra, se destaca la importancia de la aviación para el país y se promulga leyes y decretos tendientes a estimular la actividad, creando también la Escuela Nacional de Aviación. En aquellos años, la colonia de alemanes residentes en el país, en su mayoría ingenieros, empezó a interesarse en la aviación y obsequiaron al país una aeronave, con la finalidad de que, en un corto plazo, se organice una compañía comercial de transporte aéreo.

De este modo, Hans Grether y Guillermo Killmann proyectaron el transporte aéreo como el Instrumento que lograría superar la compleja geografía de Bolivia.

“Ya fundada la Escuela Militar de Aviación en 1923, dos años después se realizó el primer vuelo comercial con el aviador Neuenhoffen, en oportunidad del Centenario de la Republica, el mismo aviador condujo el primer pasajero comercial de las rutas bolivianas el Junker F-13”.

Con la llegada del avión monoplano Junker F-13 y con la participación de la población en el montaje del mismo, se procedió a una serie de demostraciones y finalmente, se bautizó el avión con el nombre de "Oriente" en razón a que su actividad comercial estaba enfocada a esa región. Cabe resaltar como anécdota que la población indígena siempre lo conoció como "Lata Pisco" que en idioma quechua quiere decir "pájaro de lata".

Esto dio origen a la creación, en 1925, de la compañía Lloyd Aéreo Boliviano como una sociedad de economía mixta, constituyéndose en la segunda de Sudamérica. Contaba para aquella época, con una completa escuela de pilotos y mecánicos aviadores, donde se instruyó y destacó el piloto llamado Jorge Wilstermann Camacho cuyo nombre lleva el aeropuerto de la ciudad de Cochabamba. Ya para 1930, la compañía tenía organizado un servicio regular internacional con 5 vuelos a Río de Janeiro y a Corumbá.

“Habiendo previsto la inminencia de las hostilidades en el Chaco, el entonces Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnl. Bilbao Rioja, sugirió en fecha 14 de julio de 1931 la necesidad de iniciar la nacionalización de todos los servicios de correo, transportes de pasajeros, aprovechando en forma racional las crecientes subvenciones que se conceden a las compañías particulares y al correo. Pero la proliferación de clubes y servicios aéreos comerciales de entonces en el país, solamente permitió la promulgación de disposiciones legales para su regulación”.

El 9 de julio de 1935 el Jefe de la Fuerza Aérea Boliviana, Tte. Cnel. Jorge Jordán elevó ante el Jefe del Ejército de campaña un proyecto de Organización de la Fuerza Aérea para la “post guerra”. Entre sus varias sugerencias, ofrecía el mismo someter otro proyecto sobre el Servicio de la Aviación Comercial, debiendo las compañías establecidas en el país “estar bajo el contralor y vigilancia del Ejército, para los que será indispensable crear la Dirección o Inspección General de Aeronáutica”, con reglamentación especial.



CAPITULO II

REGLAMENTACIÓN AERONAUTICA BOLIVIANA

Es el conjunto ordenado de reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos convenidos por el Estado Boliviano, con la finalidad de implementar los Anexos al Convenio sobre aviación Civil Internacional en la República de Bolivia, armonizando la normatividad aeronáutica internacional.

Su objetivo es de regular los requisitos y procedimientos que deben cumplir las personas naturales y jurídicas referentes a la actividad aeronáutica.

Como tal es el conjunto ordenado de regla, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos, convenios por el Estado Boliviano, con la finalidad de implementar los Anexos al convenio sobre Aviación Civil Internacional en la República de Bolivia, armonizando la normatividad Aeronáutica Internacional.

Dentro de los Reglamentos que se tiene en la actualidad se encuentra la RAB 47, de la misma se analizara en el presente trabajo de investigación.

2.1 Reglamento sobre marcas de Nacionalidad, Matrícula y Seguros de Aeronave.

2.1.1 Aplicabilidad y Definiciones.

Este reglamento establece los requisitos referentes a marcas de nacionalidad y matriculas de aeronaves bolivianas.

2.1.2 Generalidades. - Ninguna persona puede operar una aeronave civil que es elegible a ser inscrita bajo las leyes de la República de Bolivia a menos que haya sido registrada por su dueño u operador bajo las disposiciones de las leyes de la República de Bolivia y la Autoridad haya emitido el documento legal correspondiente.

2.1.3 Procedimientos Relacionados con la matrícula de Una aeronave.

2.1.4 Generalidades. - Ninguna persona puede operara una aeronave registrada en la República de Bolivia a menos que tenga marcas de nacionalidad y matrícula de acuerdo como se establece en el Código Aeronáutico Boliviano y este reglamento. Las letras usadas para identificar la nacionalidad boliviana deberán estar de acuerdo con lo estipulado en el Anexo 7 de la OACI (CP-, seguido por una serie de números o letras asignadas por la AAC), Administración de Aviación Civil.

2.1.5 Subparte B Procedimientos Relacionados con la Matriculación de una Aeronave

2.1.6 Generalidades

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave registrada en la República de Bolivia a menos que tenga marcas de nacionalidad y matrícula de acuerdo como se establece en el Código Aeronáutico Boliviano y este reglamento. Las letras usadas para identificar la nacionalidad boliviana deberán estar de acuerdo con lo estipulado en el Anexo 7 de la OAC (CP-, seguido por una serie de números o letras asignadas por la AAC).

(b) A menos que de otra forma sea autorizado por la Autoridad, ninguna persona puede poner en una aeronave un diseño, marca o símbolo que modifique o confunda las marcas de nacionalidad y matrícula.

(c) Las marcas permanentes de nacionalidad y matrícula deberán:

- (1) Ser pintadas en la aeronave o fijadas por otros medios que aseguren un grado similar de permanencia.
- (2) No deben ostentar ningún tipo de ornamentación.
- (3) Contrastar en color con el fondo; y ser legibles.
- (4) Así mismo, la aeronave ostentara, una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extienda sobre la totalidad de dicho intradós. Las marcas se colocarán siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas. La parte superior de las letras y números deberá orientarse hacia el borde del ala.

(d) Las siguientes marcas de nacionalidad son aplicables en la República de Bolivia:

- (1) Aeronaves que cumplan con un Certificado de Tipo FAA o JAA: (i) Ejemplo: CP-0001.
- (2) Aeronaves Experimentales (con el único propósito de desarrollo e investigación): (i) Ejemplo: CP-X0001.
- (3) Aeronaves Ultralivianas: (i) Ejemplo: CP-UL0001.
- (4) Aeronaves Deportivas: (i) CP-AD0001.
- (5) Aeronaves construidas por aficionados utilizando un Kit: (i) Ejemplo: CP-KIT0001.

2.1.7 Como deberán ser ostentadas las marcas de nacionalidad y matricula.

(a) Cada dueño u operador deberá ostentar en su aeronave marcas que consistan de letras romanas mayúsculas denotando la nacionalidad boliviana seguido por el número de registro de la aeronave en números arabicos. Cada letra sufijo usada en las marcas ostentadas deben también ser letras mayúsculas Romanas.

(b) Si por motivos de la configuración de una aeronave no es posible marcar la aeronave de acuerdo a este reglamento, el dueño de la aeronave debe solicitar a la Autoridad un procedimiento diferente.

2.1.8 Dimensiones de las marcas de nacionalidad y de matricula

(a) Cada operador de una aeronave debe ostentar las marcas de la aeronave cumpliendo con los requisitos de tamaño de esta sección.

(1) Altura. Las marcas deben ser de igual altura y en: Aeronaves de ala fija deben ser como mínimo de 50 centímetros de altura.

(2) Helicópteros deben ser como mínimo de 30 centímetros de altura; y (3) Aeronaves más livianas que el aire al menos 50 centímetros de altura.

(b) Ancho. Los caracteres deben tener como ancho dos tercios de su altura, excepto el número "1", el cual deben tener como ancho un sexto de su altura, y las letras "M" y "W" las cuales tendrán la misma dimensión en su ancho y en su altura.

(c) Grosor: Los caracteres deben ser formados por líneas sólidas de un ancho de un sexto de la altura del carácter.

(d) Espaciado: El espacio entre cada carácter no puede ser menor que un cuarto del ancho de cada carácter.

(e) Uniformidad: Las marcas requeridas por este reglamento para aeronaves de ala fija deben tener la misma altura, ancho, grosor, y espaciado en ambos lados de la aeronave.

2.1.9 Desviaciones de tamaños y ubicación de las marcas de nacionalidad y matricula

(a) Si una de las superficies autorizadas para ostentar las marcas requeridas es lo suficientemente grande para ostentar las marcas cumpliendo los requisitos de tamaño de este reglamento y la otra no lo es, el operador debe colocar marcas de tamaño completo en la superficie grande.

(b) Si ninguna de las superficies es lo suficientemente grande, la Autoridad puede aprobar del tamaño más grande que sea posible para ostentar en la superficie más grande de las dos superficies.

2.1.10 Ubicación que tendrán las marcas de nacionalidad y matricula en aeronaves de ala fija

(a) El operador de una aeronave de ala fija deberá ostentar las marcas requeridas en cualquiera de las superficies verticales de cola o los lados del fuselaje.

(b) Las marcas requeridas por el párrafo (a) de esta sección deben ostentarse como se indica a continuación:

(1) Si se ubican en las superficies verticales de la cola, horizontalmente en ambas superficies, horizontalmente en ambas superficies en aeronave con una sola cola vertical o en las superficies externas de una aeronave con múltiples colas verticales.

(2) Si se ubican en las superficies del fuselaje, horizontalmente en ambos lados del fuselaje entre el borde de fuga del ala y el borde de ataque del estabilizador horizontal.

(3) Si los montantes de los motores u otro tipo de accesorio están localizados en el área indicada en el párrafo (b).

2.1.11 Venta / devolución de una aeronave – remoción de marcas de nacionalidad y matrícula.

(c) Cuando una aeronave que esté registrada en la República de Bolivia sea vendida o devuelta al arrendador, el poseedor del Certificado de Registro de la Aeronave deberá remover, antes de ser entregado al comprador, todas las marcas de nacionalidad y matrícula de la República de Bolivia, a menos que el comprador sea boliviano o domiciliado en Bolivia y la aeronave quede registrada en el País.

(d) Los requerimientos legales sobre aspectos relacionados al fenecimiento de contratos de locación o arrendamiento se encuentran detallados en el Apéndice E de este Reglamento.

(a) Los requerimientos legales sobre aspectos relacionados con la exportación y cancelación de matrícula se encuentran detallados en el Apéndice F de este Reglamento.

2.1.12 Qué es una Matrícula Provisional.

(a) Una matrícula provisional es aquella designada por la AAC a una Aeronave para efectos de importación. Sin embargo, esto no constituye un documento que sustituya los aspectos legales requeridos para la inscripción definitiva o temporal del dueño u operador. Ni tampoco constituye una autorización para realizar operaciones en la República de Bolivia.

(b) Los Requisitos para la Extensión de una Matrícula Provisional para fines de Importación de una Aeronave se detallan en el Apéndice A de este Reglamento.

(c) No se otorgarán Matriculas Provisionales a aeronaves que ingresen al territorio Boliviano por otros medios que no sea volando (desarmadas, por vía marítima, terrestre o aérea.). Estas deberán cumplir con aspectos técnicos específicos establecidos en la RAB-21.

2.1.13 Qué es una Matrícula Definitiva.

(a) Una matrícula definitiva es aquella designada por la AAC a una Aeronave que hubiera cumplido con las normas Legales y reglamentarias y en virtud al cumplimiento de estas dos últimas adquiere la nacionalidad boliviana. Sin embargo, esto no constituye un documento que sustituya los aspectos técnicos requeridos para la operación de la misma.

(b) Los requerimientos para la extensión de una matrícula definitiva para una aeronave se detallan en el Apéndice B de este Reglamento.

2.1.14 Que es una Matricula Temporal.

(a) Una matrícula temporal es aquella concedida por la AAC a una Aeronave bajo contrato de locación o arrendamiento, que será incluida a las especificaciones de operación de empresas nacionales que cuentan con un Certificado de Operador Aéreo regular y no-regular nacional y/o internacional de pasajeros carga y correo.

(b) Los requisitos para la extensión de una matrícula temporal para una Aeronave bajo un contrato de arrendamiento o locación, se detallan en el Apéndice C de este Reglamento.

(c) La matrícula temporal caducará al fenecimiento del contrato de locación o arrendamiento.

(d) En el caso de que exista una extensión del contrato de locación o arrendamiento el operador previo al fenecimiento del contrato y continuar con sus operaciones normales deberá cumplir con los requisitos que se detallan en el Apéndice D de este Reglamento.

2.1.15 Placa de Identificación Requerida.

(a) El operador debe colocar en cualquier aeronave registrada bajo las leyes de la República de Bolivia una placa de identificación:

(1) Conteniendo el tipo de aeronave, modelo, número de serie, marcas de nacionalidad, y licencia;

(2) Debe ser hecha de un material a prueba de fuego u otro material a prueba de fuego de propiedades físicas adecuadas.

(3) Debe estar asegurado a la aeronave en una posición prominente, cerca de la entrada principal,

(b) o en el caso de un globo libre, fijado de manera vistosa en el exterior de la carga útil.

Nota: Lo dispuesto en el RAB 47.39 entrara en vigencia a partir del 1ro de enero de 2005.

2.1.16 Cancelación de la Matricula.

(a) Un Certificado de matrícula será cancelado por la AAC, por las siguientes razones:

- (1) Accidente de la aeronave
 - (2) Exportación de la aeronave
 - (3) Conclusión de contrato de arrendamiento
 - (4) Por abandono
 - (5) Por orden emanada por la autoridad competente.
 - (6) Por cualquier otro motivo que así lo considere la AAC.
- (b) Cancelado el certificado de matrícula el propietario de la aeronave deberá solicitar una nueva matricula, la cual será otorgada previo cumplimiento de los requerimientos legales y técnico – operativos.
- (c) La matrícula cancelada en ningún caso podrá ser rehabilitada.
- (d) Ninguna persona podrá operar una aeronave con matricula cancelada.
- (e) Es obligación del propietario de una aeronave mantener en vigencia el certificado de matrícula, de igual manera es obligación del propietario informar a la autoridad referente a aspectos relacionados con la sección 47.41 párrafos (a)(1), (a)(2),(a)(3) y (a)(5).

2.1.17 Procedimientos relacionados a la obligatoriedad del seguro requerido.

No se autorizará la circulación en el espacio aéreo boliviano de ninguna aeronave extranjera, que no acredite tener asegurados los daños que pueda producir a las personas y cosas transportadas o a terceros en la superficie.

2.1.18 Apéndice A RAB 47

2.1.18.1 Requisitos para la Extensión de una matrícula provisional para fines de:

2.1.18.1.1 Internación de una Aeronave.

(a) Para fines de la extensión de una matrícula provisional para fines de interacción se deben cumplir los siguientes requerimientos:

- (1) Memorial de solicitud que contenga los datos personales del impetrante, ruta de vuelo y características de la aeronave.
- (2) Cancelación de la matrícula de origen.
- (3) Póliza de seguro que contemple la ruta a operar.

2.1.19 Apéndice B RAB 47

2.1.19.1 Requisitos para la Obtención de una Matrícula Definitiva.

(a) Para fines de la extensión de una matrícula definitiva se deben cumplir con los siguientes requerimientos:

- (1) Memorial de solicitud.
- (2) Formulario Único Solicitud.
- (3) Documento de compra - venta (Bill of sale).
- (4) Póliza de importación (original o copia legalizada).
- (5) Cancelación de matrícula de procedencia emitida por autoridad competente.
- (6) Póliza de seguro nacional, original o debidamente legalizada.
- (7) Pago por derecho de inscripción al Registro Aeronáutico Nacional de acuerdo al Art. 10 inc. a) del Reglamento de Ingresos del Fondo Nacional de Aeronáutica.
- (8) Certificado de Matrícula.

2.1.20 Apéndice C RAB 47

2.1.20.1 Requisitos para Obtener una Matrícula Temporal.

(a) Para fines de la extensión de una matrícula temporal se deben cumplir con los siguientes requerimientos:

(1) Memorial de solicitud dirigido al Director General de Aeronáutica Civil, referente a la inscripción del CONTRATO DE LOCACIÓN (Art. 119, e) C.A.B.), y la concesión de una MATRICULA TEMPORAL, mencionando el tipo y área de operación.

(2) Escritura pública sobre el contrato de arrendamiento de la aeronave en original o copia legalizada por autoridad competente y en idioma español, si el documento fuese realizado en el extranjero deberá presentarse la Traducción Judicial con las legalizaciones correspondientes.

(3) Formulario Único de Solicitud - RAN 01, debidamente llenado.

(4) Póliza de Internación Temporal, emitida por la Dirección General de Aduanas (original o copia legalizada).

(5) Póliza de seguro nacional con cobertura para tripulantes y responsabilidad a terceros.

(6) Cancelación de la Matrícula en el país de origen emitida por la Autoridad competente.

(7) Pago por concepto de inscripción del contrato de arrendamiento de acuerdo al artículo 10 inc. c) del Reglamento de Ingresos del Fondo Nacional de aeronáutica.

(8) Certificados de matrícula.

2.1.21 Apéndice D RAB 47

2.1.21.1 Requisitos para la Extensión de la Matrícula Temporal por Ampliación de Contrato de Locación.

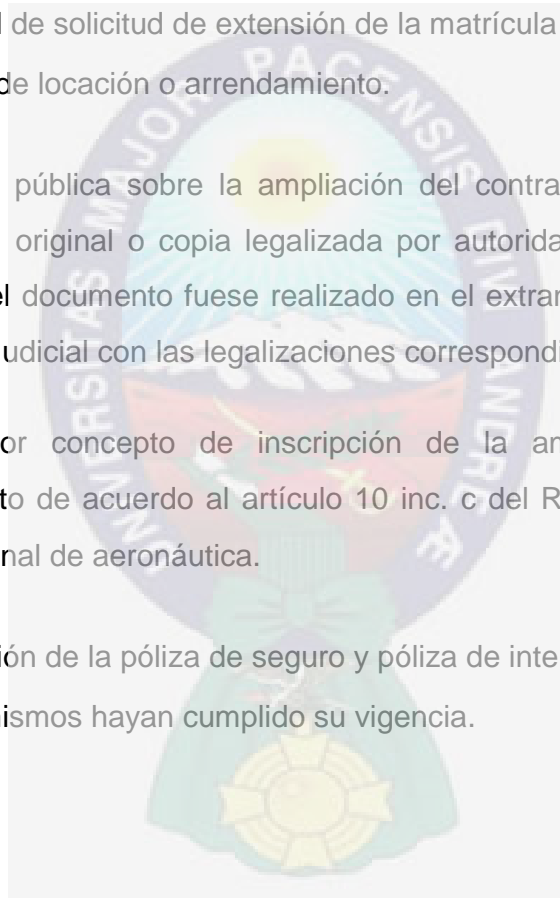
(a) Para fines de la extensión de una matrícula temporal por ampliación del contrato de locación o arrendamiento se deben cumplir con los siguientes requerimientos:

(1) Memorial de solicitud de extensión de la matrícula temporal por ampliación del contrato de locación o arrendamiento.

(2) Escritura pública sobre la ampliación del contrato de arrendamiento de la aeronave en original o copia legalizada por autoridad competente y en idioma español, si el documento fuese realizado en el extranjero deberá presentarse la Traducción Judicial con las legalizaciones correspondientes.

(3) Pago por concepto de inscripción de la ampliación del contrato de arrendamiento de acuerdo al artículo 10 inc. c del Reglamento de Ingresos del Fondo Nacional de aeronáutica.

(4) Renovación de la póliza de seguro y póliza de internación temporal en caso de que los mismos hayan cumplido su vigencia.



2.1.22 Apéndice F RAB 47

2.1.22.1 Requisitos para Exportación y Cancelación de Marcas de Nacionalidad y Matrícula.

(a) Los siguientes requisitos aplican para la cancelación de marcas de nacionalidad y matrícula.

(1) Memorial de solicitud.

(2) Póliza de exportación emitida por la Dirección General de Aduanas, original o copia legalizada.

(3) Certificado de AASANA y SABSA, el cual especifique que el operador y/o aeronave no tienen cuentas pendientes.



2.1.23 Apéndice G RAB 47

2.1.23.1 FORMATO DE CERTIFICADO DE MATRICULA PROPUESTA (En conformidad a la Enmienda 5 del Anexo 7 de la OACI)

REPÚBLICA DE BOLIVIA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL CERTIFICADO DE MATRICULA CERTIFICATE OF AIRCRAFT REGISTRATION			
1. NUMERO DE INSCRIPCIÓN / INSCRIPTION NUMBER		2. FECHA DE INSCRIPCIÓN / INSCRIPTION DATE	
3. NACIONALIDAD Y MATRICULA /	4. FABRICANTE Y MODELO DE LA AERONAVE/ MAKE	5. NUMERO DE SERIE DE LA AERONAVE /	
6. NOMBRE DEL PROPIETARIO / OWNER		7. NOMBRE DEL EXPLOTADOR / OPERATOR NAME	
8. DOMICILIO DEL PROPIETARIO / OWNER ADDRESS		9. DOMICILIO DEL EXPLOTADOR / OPERATOR ADDRESS	
EL PRESENTE CERTIFICADO DEBE ESTAR UBICADO EN UNA PARTE VISIBLE DE LA AERONAVE.			

2.1.24 La Dirección General de Aeronáutica Civil

Es responsable de supervisar, coordinar, dirigir y ejecutar acciones técnicas y operativas, tanto con instituciones públicas como privadas para el cumplimiento de los objetivos de su gestión en su área de su competencia.

CAPITULO III

LEGISLACIÓN AERONAUTICA BOLIVIANA

Dentro de la legislación Aeronáutica Boliviana y las ramas tradicionales de la ciencia jurídica, cuyos principios están sedimentados por el transcurso de los siglos y sistematizados rigurosamente por la labor de los juristas dedicados a su estudio.

A lo largo de su historia, éste ha aparecido particularmente vinculado, primero, con el Derecho Marítimo, y, más tarde, con el Espacial; en la distinción con la primera de las disciplinas citadas, es de gran utilidad poner de relieve que, mientras el derecho marítimo se ha ceñido principalmente a la consideración de temas de Derecho Privado, los públicos ocupan lugar muy importante en el campo del Derecho Aeronáutico y que lo opuesto sucede en la comparación con el Derecho Espacial, ya que en esta novedosa materia no tiene mayor trascendencia la acción privada y los temas que la integran derivan casi integralmente del obrar del Estado, que caracteriza típicamente al Derecho público. (Pag. 20 Los elementos del Derecho Aeronáutico Federico Videla Escalada).

3. Constitución Política del Estado.

La constitución Política del Estado es la Ley suprema de la cual las demás leyes se fundamentan por tal motivo en el presente trabajo se basa en ella la norma suprema que se rige.

La Constitución Política del Estado (Carta Magna) establece en su Art. 7 –cito:

Art. 7 inc. d: A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad lícita en condiciones que no perjudiquen al bien colectivo. (CPE., 2004).

Como indica se indica en este artículo toda persona tiene derecho a tener una fuente de trabajo más aun cuando ella cuenta como fuente con una aeronave, que puede utilizarla para fines lícitos; y ahora más que nunca, dada la crisis económica y social, es que tenemos que incentivar este fin para que la misma sociedad tenga su beneficio.

3.1 Código Aeronáutico Boliviano.

En el año de 1973 se aprueba el Código Aeronáutico Boliviano citando en sus Artículos, cite:

Art. 116. - El registro Aeronáutico Nacional estará a cargo de la autoridad Aeronáutica. Constará de dos secciones (CAB., 1973):

Registro Público de Aeronaves.

Registro Aeronáutico Administrativo.

Art. 117. - El Registro Aeronáutico Nacional tiene carácter público y toda persona podrá solicitar y obtener copias legalizadas de las inscripciones solicitadas en dicho registro (CAB., 1973).

Art. 118. - El reglamento respectivo determinara la organización, funcionamiento y pago de derechos referentes al Registro Aeronáutico Nacional, así como las formalidades y procedimientos para inscripción o cancelaciones (CAB., 1973).

Artículos 119 inc. a) Los actos, contratos o Resoluciones que acrediten la Propiedad de una aeronave, la transferencia, modifiquen o extingan. (CAB., 1973).

Artículo. 120. - La inscripción de una aeronave podrá cancelarse (CAB., 1973):

Por orden judicial o resolución de la autoridad aeronáutica;

Por extinción de los actos o contratos que le den mérito;

Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos;

Artículos. 121 La matrícula de una aeronave podrá cancelarse: (CAB., 1973)

Por pérdida legalmente comprobada de la individualidad;

Por abandono de la aeronave declarado legalmente;

Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

3.2 Reglamento para la Concesión de Matrículas y Permisos de Explotación en Operaciones Aéreas Internas.

En el año de 1981 se emite el Reglamento para la concesión de matrículas y permisos de explotación en operaciones aéreas internas donde se regula esta situación mediante: cito:-

Artículo 15 “Para la concesión de matrículas provisionales destinadas a operaciones privadas y de instrucción deberán cumplirse los requisitos siguientes:

Memorial presentado ante la Dirección General de Aeronáutica Civil que detalle el nombre o razón social tipo y características de las aeronaves y servicio a prestar.

Acompañar la escritura de constitución de sociedad, en su caso.

Adjuntar autorización de funcionamiento, si se trata de establecimientos de enseñanza aeronáutica (DGAC., 1981)

Artículo 32 “Para la obtención de permisos de explotación por parte de pilotos propietarios y empresas de taxi aéreo, los peticionarios deberán acreditar la inscripción de las aeronaves en el Registro Aeronáutico Nacional y cumplir los requisitos a que se refiere el presente capítulo. (DGAC., 1981).

Artículo 33. “tratándose de piloto propietario de una aeronave, deberá presentarse memorial al ministerio de aeronáutica solicitando la concesión del permiso de explotación y adjuntando:

Fotocopia autenticada de la Resolución Directoral de inscripción de la aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional.

Póliza de seguro vigente que incluya las coberturas de riesgos exigidas por el Código Aeronáutico.

Fotocopias autenticadas de los certificados de matrícula y Aeronavegabilidad. Manuales de vuelo y de mantenimiento.

Comprobante de pago por derechos de trámite. Además, deberá proporcionar información sobre el servicio de mantenimiento del que dispondrá, descripción de los equipos de radio ayudas y de comunicaciones y detalle de las áreas territoriales y rutas a explotar. (DGAC., 1981).

3.3 Reglamento del Registro Aeronáutico Nacional.

En el año de 1995 se emite el Reglamento del Registro Aeronáutico Nacional donde en sus Artículos indican:

3.3.1 Matriculación y Nacionalidad.

Artículo 5 inc. a) “En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán:

1) “Las matriculas bolivianas otorgadas de acuerdo a leyes vigentes” (DGAC., 1995).

“Los actos, contratos o resoluciones que acrediten, transfieran, modifiquen o extingan la propiedad de una aeronave” (DGAC., 1995).

Además, en el Registro Aeronáutico Nacional, se registran las resoluciones que concedan, modifiquen o extingan una matrícula nacional, o refrenden o convaliden una extranjera.

También están sujetas a inscripción las Resoluciones que otorguen o revoquen el permiso de operación concedidos por la autoridad Aeronáutica a favor de una persona natural o jurídica.

Artículo 6 “La matriculación se efectuará destinado a cada aeronave un folio especial que contendrá todos los datos pertinentes más una característica de ordenamiento que servirá para designarlas” (DGAC., 1995).

Artículo 7 “La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles bolivianas se identificarán mediante dos grupos de letras y números. El primero de dos grupos, compuesto por dos letras, corresponderá a la marca de nacionalidad, el segundo grupo separado por el primero por un guion corresponde a la matrícula correlativa, consignando la oportunidad en la que se realizó la inscripción”. (DGAC., 1995).

Artículo 8 “Se adopta las letras CP como marca de nacionalidad boliviana para las aeronaves civiles”. (DGAC., 1995).

Artículo 9 “El Registro Aeronáutico Nacional tendrá a su cargo la asignación de las matrículas y otorgará constancia de la inscripción, mediante el Certificado de Matrícula. (DGAC., 1995).

3.3.2 Certificado de Matrícula.

Artículo 13 “El Certificado de Matrícula será otorgado por el Registro Aeronáutico Nacional, una vez cumplidos todos los requisitos señalados por el Código Aeronáutico Boliviano, el procedimiento señalado en el presente Reglamento y demás disposiciones complementarias. (DGAC., 1995)

Artículo 14 “El Certificado de matrícula minimamente deberá contener: (DGAC., 1995)

Marca de nacionalidad y matrícula.

Fabricación y modelo de la aeronave.

Número de serie de la aeronave.

Nombre del propietario.

Domicilio del propietario

Nombre del explotador

Domicilio del explotador

Fecha de expedición Firma del Jefe del Registro Aeronáutico Nacional.

Firma del Director General de Aeronáutica Civil.

Artículo 15 “El Certificado de Matrícula es la constancia de inscripción de la aeronave en el Registro Aeronáutico Nacional, por ello deberá llevarse siempre en la aeronave en un lugar visible. (DGAC., 1995).



3.3.3 Colocación de Marcas de Nacionalidad y las de Matrícula.

Artículo 16. - “La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula se pintarán sobre la aeronave o se fijarán a la misma de cualquier otra forma que les dé una permanencia similar: Las marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento”. (DGAC., 1995).

Artículo 17. - “Las aeronaves y aerodinós, ostentaran, una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extiendan sobre la totalidad de dicho intradós. Las marcas se colocarán a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas. La parte superior de las letras y números deberá orientarse hacia el borde de ataque del ala (DGAC., 1995).

En las aeronaves y aerodinós, las marcas deberán aparecer a cada lado del fuselaje, entre las alas y la superficie de la cola, o en las mitades superiores de las superficies verticales de cola. Cuando se coloquen en una superficie vertical de cola, deberán aparecer en ambos lados; y si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.

3.3.4 Requisitos Exigidos.

Artículo 22. - La inscripción del dominio y la matriculación de las aeronaves será efectuada previa presentación de la siguiente documentación:

3.3.4.1 Para la Rehabilitación de la Matrícula.

Artículo 24. - “En caso de solicitar rehabilitación de matrícula se deberá presentar la siguiente documentación:

- a) Formulario Único de Solicitud.
- b) Informe del inspector de Aeronavegabilidad que apruebe la rehabilitación o acta de devolución de la aeronave emitida por autoridad competente.
- c) Planos de reparación.
- d) Autorización de reparación



e) Pago del 2x1000 por derecho de rehabilitación al Registro Aeronáutico Nacional.

3.3.5 De las Inscripciones.

Artículo 27 3). Podrán solicitar la inscripción:

El titular del derecho que se pretende inscribir.

La autoridad judicial competente.

3.3.6 De los Archivos y libros del Registro.

Artículo 30. - “El departamento Registro Aeronáutico Nacional, utilizara dos tipos de registro”:

Registro de las aeronaves según matrícula.

Registro de las empresas legalmente constituidas de acuerdo a disposiciones del Código de Comercio, que desarrollen actividad Aeronáutica en General.

Artículo 32. - “El registro público de Aeronaves llevaran los siguientes libros:

Libro N° 1 de Propiedad en General.

3.3.7 De la Rectificación, Cancelación y Extinción de las Inscripciones.

Artículo 46. - “El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse en los términos de ley, observándose de las reglas siguientes:

Si la cancelación se solicita por el propietario de una aeronave o por el titular del certificado de matrícula, la Dirección General de Aeronáutica Civil se cerciorara de la autenticidad de las firmas de la solicitud respectiva. Si la cancelación se solicita por medio de representante este legalmente acreditada. Si la cancelación de una inscripción se debe a orden de autoridad competente, la Dirección general de Aeronáutica Civil se cerciorará de la autenticidad de la orden, observándose en su caso lo previsto por el Artículo 46 de este Reglamento.

En caso de cancelación por destrucción o pérdida de una aeronave se anotará la Resolución que sobre el particular dicte la Dirección General de Aeronáutica Civil en los términos del Reglamento respectivo.

En caso de cancelación de matrícula por incautación debido a la comisión de un hecho ilícito, deberá mediar resolución judicial pertinente que ordene la cancelación.

3.3.8 LEY Nº 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia.

La Ley Nº 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia normativiza a partir del 29 de octubre de 2004 la concesión de matrícula de aeronaves y la Reglamentación de inscripción para obtenerla, en sus artículos.

Artículos 13 “Ninguna aeronave podrá volar sin contar con el Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad...ect., que establezca la Reglamentación respectiva” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 15 párrafo 2 “Para realizar actividad aérea...etc. Las aeronaves deben estar provistas de Certificado de Matrícula...etc” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 33 párrafo 2 “Toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional, pierde la nacionalidad boliviana al recibir una nueva matrícula y ser inscrita en un Estado Extranjero” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 34 párrafo 1 “A las aeronaves inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional, se le asignara marcas distintivas de la nacionalidad y matrícula boliviana, conforme a la reglamentación pertinente” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 35 párrafo 2 “Las aeronaves que se escriban en el registro Aeronáutico Nacional...etc. Deberán dar cumplimiento a todos los requisitos que para tal condición establezca esta Ley” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 37 párrafo 2, “Cancelados los gravámenes...etc. El adquirente deberá solicitar su inscripción, matrícula y nacionalidad definitivas” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 40, párrafo 2 “La cesación o perdida de los recaudos exigidos por el artículo 45° de esta Ley, producirá de oficio la cancelación de la matrícula” (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 41 “El Registro público de Aeronaves...etc. Mediante el Certificado de Matrícula. (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

Artículo 42 inc. a) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de las aeronaves, la transfieran, modifiquen o extingan. (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

43, inc. c) Los permisos de operación y las autorizaciones de servicio otorgadas para explotación de servicios de transporte y trabajo aéreo en el país. (Gaceta Oficial de Bolivia., 2004).

De acuerdo a la normativa vigente en el área y elementos del Derecho Aeronáutico, la matrícula es el medio apto para permitir a un estado conocer en cualquier momento el número y calidad de las aeronaves de que puede disponer en caso de necesidad o utilidad públicas. (Parágrafo 2 Pág. 90) (Videla., 1969).

Además, sus constancias permiten en todo momento obtener los datos necesarios para la satisfacción de cualquier interés legítimo relacionado con la aeronave, ya que debe constar el nombre y domicilio del propietario y explotador de la misma, así como sus características esenciales. (Parágrafo 3 Pág. 90) (Videla., 1969).

En realidad, la matriculación produce la validación jurídica de la aeronave porque constituye un verdadero acto inicial, imprescindible para otorgar valor legal a cualquier acto que la tenga por objeto. (Parágrafo 4 Pág. 90) (Videla., 1969).

Esto solo es suficiente para justificar la obligatoriedad de la misma, que nace fundamentalmente de la esencia jurídica de la aeronave como cosa registrable, lo cual, por si, la impone necesariamente, ya que únicamente mediante la inscripción la maquina adquiere jurídicamente la calidad de aeronave. (Parágrafo 5 Pág. 90) (Videla., 1969).

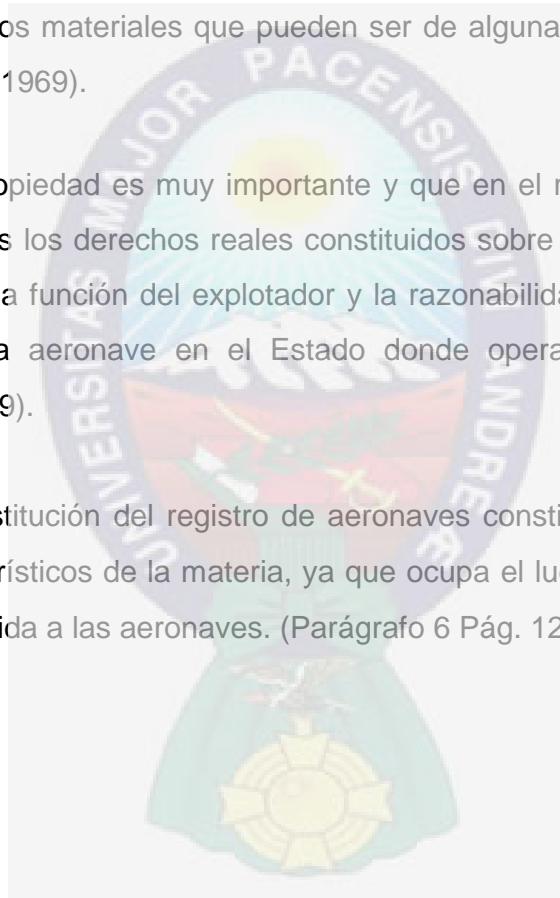
No hay, por consiguiente, restricción alguna en cuanto a la posibilidad de transferencia de aeronave de un país a otro, sino que debe mantenerse, en todo caso, el precepto de la matrícula única, que se logra mediante la exigencia de la cancelación previa a la inscripción como requisito para una nueva matriculación. (Parágrafo 2 Pág.93) (Videla. 1969).

A tal fin, estatuye:” A las aeronaves inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional de Aeronaves se les asignara marcas distintivas de la nacionalidad boliviana y de matriculación, conforme con la reglamentación que se dicte. (Parágrafo 3 Pág. 95) (Videla., 1969).

El término de la vida útil de la aeronave, se produce siempre la terminación de la matrícula, motivada por razones materiales cuando aquella deja de tener sus calidades esenciales, como, por ejemplo, cuando se destruye en un accidente o su propietario resuelve desarmarla y desarmarla para aprovechar los materiales que pueden ser de alguna utilidad. (Parágrafo 2 Pág. 99) (Videla., 1969).

La propiedad es muy importante y que en el registro de matrícula deben constar todos los derechos reales constituidos sobre la aeronave, pero tampoco cabe negar la función del explotador y la razonabilidad de la tesis que opta por inscribir a la aeronave en el Estado donde opera. (Parágrafo 5 Pág. 100) (Videla., 1969).

La institución del registro de aeronaves constituye uno de los elementos más característicos de la materia, ya que ocupa el lugar central en la regulación jurídica referida a las aeronaves. (Parágrafo 6 Pág. 126) (Videla., 1969).



3.3.9 Convenio sobre Aviación Civil Internacional DOC 7300/08.

De acuerdo al desarrollo de la aviación civil y la enorme contribución internacional que aporta, es necesario mantener la amistad entre las naciones sin llegar al abuso de la misma y de esta forma evitando la disensión entre las naciones, debiendo mantener cooperación por la paz mundial. Por lo consiguiente los Gobiernos que suscriben este convenio con sus principios y pueda desarrollarse de forma segura y ordenada para mantener la igualdad de oportunidades.

Del Convenio sobre Aviación Civil Internacional¹² establece en su Art. 17 –cito:

Artículo 17 Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas. (OACI., 2000)

Artículo 18 Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un estado a otro. (OACI., 2000).

3.3.10 Reglamentación Aeronáutica Boliviana – RAB.

Mediante Resolución Ministerial N° 320 de 01 de diciembre de 2004 se aprueba la Nueva Reglamentación Aeronáutica Boliviana – RAB (Ver anexo 2), donde se detalla a continuación:

¹² *Convenio sobre Aviación Civil Internacional Doc. 7300/8 2000*

RAB 1 Definiciones, Acrónimos y símbolos.

RAB 21 Reglamentos sobre Certificación de Aeronaves y Partes.

RAB 43 Reglamento sobre Aeronavegabilidad continua, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración.

RAB 47 Reglamento sobre marcas de Nacionalidad, Matrícula y seguros de Aeronaves.



CAPITULO IV

LEGISLACIÓN COMPARADA

En el siglo pasado se pudo advertir que en la llamada era espacial, los países extranjeros y principalmente los países con alta tecnología, llevaron una transformación que los volvió altamente industrializados. En sus avances tecnológicos algunos países no tuvieron la misma tecnología por ende no tuvieron industrialización, entre ellos se encuentra Bolivia un país con alto índice de desempleo y pobreza.

En lo que concierne al tema aeronáutico no se puede rescatar algo positivo del país, lo único que se tiene es que algunas empresas (Grandes Operadores) son las que abarcan toda la circulación aérea, y otro porcentaje se tienen que de alguna manera no sería mínimo sino más bien alto por ejemplo tomaremos a los propietarios de aeronaves pequeñas (Cessna) que en sus tiempos transportaban de dos a cuatro pasajeros.

En nuestra época este trabajo que venían haciéndolo se les privo, por el hecho de que algunos propietarios de estas aeronaves no pudieron ser reinscritas por diversos factores.

La preocupación surge que, desde un tiempo a esta parte, algunos propietarios por la necesidad de tener una fuente de trabajo podrían cometer delitos en este caso probablemente clonar sus aeronaves y/o suplantarlas, por esta razón se tendrá que analizar las antiguas y actuales disposiciones legales para poder tener una norma legal adecuada para el tema y poder brindar una debida seguridad jurídica, para ello se tendrá que analizar la legislación comparada con algunos países limítrofes.

4.1 Legislación Comparada.

Un referente importante para el presente trabajo, constituye la legislación vigente en nuestro país, que nos proporcionará una visión elemental referente a la inscripción de aeronaves civiles en Bolivia, respecto a legislación en otros países.

4.1.1 Legislación Chilena.

El sistema normativo Aeronáutico de la República de Chile, se basa principalmente en su Código Aeronáutico aprobado mediante Ley N° 18.916, de lo cual analizaremos con referencia a registro de matrículas:

4.1.1.1 Código Aeronáutico de la República de Chile (Ley N° 18.916) ¹³.

Con referencia al registro nacional de aeronaves tenemos los artículos que rigen en los cuales reza:

Artículo 44. Habrá, en la capital de la República, un Registro Nacional de Aeronaves, que será público y que estará a cargo de un Conservador que designará la autoridad aeronáutica.

Artículo 45. El Conservador llevará dos Registros: el de Matrícula y Propiedad de las Aeronaves y el de Gravámenes y Prohibiciones de Aeronaves. Además, llevará un libro Repertorio. Los interesados podrán requerir copia autorizada de las inscripciones y anotaciones de los Registros y del Repertorio.

Artículo 46. Un reglamento determinará la formación y custodia de los Registros y del libro Repertorio, y la forma, condiciones y demás requisitos de las inscripciones y anotaciones.

Artículo 47. En el Registro de Matrícula y Propiedad de las Aeronaves se inscribirán:

1. Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, y la transferencia, transmisión, modificación o extinción de su dominio.
2. La resolución de la autoridad aeronáutica que declara la pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de la aeronave. En las inscripciones de que trata el N° 1 se harán constar las siglas y elementos identificatorios de la aeronave.

Artículo 48. En el Registro de Gravámenes y Prohibiciones se inscribirán:

1. Las hipotecas, demás gravámenes y prohibiciones que se constituyan sobre aeronaves y los créditos privilegiados respecto de éstas.
2. Los embargos, retenciones y medidas precautorias que recaigan sobre aeronaves. Asimismo, en este Registro podrán inscribirse los actos y contratos en virtud de los cuales se cede o transmite la calidad de explotador.

Artículo 49. Para inscribir el dominio de la aeronave se acompañará copia de la escritura pública o del instrumento privado protocolizado ante notario, que acredite su adquisición.

Sin esta inscripción, la transferencia del dominio no producirá efectos respecto de terceros.

Artículo 50. En el caso de que la herencia comprendiere una o más aeronaves o una parte alícuota de ellas, en el Registro deberá inscribirse:

1. La resolución que concede la posesión efectiva de la herencia;

2. El testamento, si los hubiere.

3. El acto de partición en que se adjudique la aeronave o los derechos sobre ella. En tanto no se practiquen las inscripciones señaladas en los N° 1 y 2, los herederos no podrán disponer de la aeronave heredada. Sin la inscripción prevista en el N° 3, no podrá el adjudicatario disponer de la aeronave que en la partición le hubiere correspondido.

Artículo 51. En el Registro de Gravámenes y Prohibiciones no podrá efectuarse inscripción alguna si la aeronave objeto de ella no se encuentra, al mismo tiempo, matriculada en Chile. Será nula toda inscripción de un gravamen o prohibición en la que no se inserte la individualización de la inscripción en el Registro de Matrícula y Propiedad de la aeronave respectiva. Sin embargo, en el caso de la inscripción del contrato de arrendamiento de aeronaves matriculadas en el extranjero, bastará citar su matrícula. Asimismo, deberán anotarse al margen de la inscripción de propiedad de una aeronave, las inscripciones de gravámenes y prohibiciones que se constituyeren sobre ella.

4.1.2 Legislación Peruana.

En el país vecino las disposiciones para el Registro de aeronaves son casi similares a la chilena las que cabe destacar a continuación:

4.1.2.1 Ley de Aeronáutica Civil del Perú (LEY No. 27261)¹⁴

Artículo 41º. - De la matrícula definitiva:

Corresponde la matrícula peruana definitiva a las aeronaves cuando se inscriba el respectivo título traslativo de propiedad en el Registro Público de Aeronaves, sin ningún tipo de reserva o condición.

Artículo 42º. - De la matrícula provisional.

Pueden obtener la matrícula peruana provisional:

a) Las aeronaves adquiridas mediante contrato de compra-venta con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual. La inscripción de estos contratos genera una hipoteca legal a favor del vendedor; y

b) Las aeronaves que sean objeto de contratos de arrendamiento.

Con referencia al Registro público de Aeronaves, en su capítulo III establece lo siguiente: _____

Artículo 43º. - De las normas que regulan el Registro Público de Aeronaves

El Registro Público de Aeronaves se rige por la presente Ley y su reglamentación, por las leyes y reglamentos sobre la materia y por el Código Civil.

Artículo 44º. - De los actos registrables

Son objeto de inscripción en el Registro Público de Aeronaves:

¹⁴ www.mc.gob.pe/dgac/index.htm

- a) Las aeronaves y los motores;
- b) Los actos, contratos o resoluciones que constituyan, declaren, transmitan, extingan, modifiquen, afecten o limiten derechos sobre la propiedad o posesión de las aeronaves y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción;
- c) Las cargas, gravámenes, preferencias o medidas judiciales que se dicten sobre las aeronaves y los motores inscritos en el Registro Público de Aeronaves;
- d) La inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos;
- e) Los contratos de utilización de aeronave y todos aquellos que establezcan o extingan la condición de explotador de la misma; y, f) En general, cualquier hecho o acto jurídico que modifique la situación jurídica de las aeronaves y los motores.

Artículo 45º. - De los requisitos formales para la inscripción

45.1 Sólo podrán inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, los actos jurídicos realizados por medio de documento público o privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante Notario.

45.2 Cuando el acto o contrato haya sido otorgado en el extranjero, el documento deberá contar con las formalidades requeridas en el país de origen y con la legalización ante la autoridad consular peruana correspondiente.

45.3 Las transferencias o hipotecas sólo podrán ser inscritas en mérito de documento público.

Artículo 46º. - De los requisitos y procedimientos de inscripción y cancelación La reglamentación de la presente Ley establece los requisitos y procedimientos para la inscripción y cancelación del registro de aeronaves y motores. Se aumentará en el desarrollo de la Tesis.

4.1.3 Legislación Paraguaya.

El sistema de registro de la república del Paraguay, es casi similar a la de Bolivia, en cuanto a la división de Registro Aeronáutico Administrativo.

4.1.3.1 Código Aeronáutico de la Republica del Paraguay¹⁵

Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 10. - El Registro Aeronáutico Nacional estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica Civil. Será público, único y centralizado y su funcionamiento se regirá por el presente código y los reglamentos que dicte la Autoridad Aeronáutica Civil. Constará de dos Secciones; el Registro Aeronáutico Nacional y el Registro Aeronáutico Administrativo. Los reglamentos determinarán los requisitos y procedimientos a los que deberán ajustarse la inscripción y cancelación de las matrículas o inscripción de las aeronaves.

Artículo 11. - En el Registro Aeronáutico Nacional se inscribirán todos los actos relativos a la situación jurídica de las aeronaves, tales como:

- a) las matrículas de aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
- b) todo documento, acto, contrato o resolución que acredite la propiedad de la aeronave, la transfiera, modifique o extinga, así como los motores o aeronaves en construcción;
- c) los créditos privilegiados o derechos de garantía que afecten o recaigan sobre las aeronaves y motores, así como sobre las que se encuentran en construcción;

- e) los contratos de utilización de aeronaves, de locación financiera u operativa, de intercambio de aeronaves, excepto los de fletamento, salvo que pidiere el fletante o fletador; las medidas cautelares tales como embargos, secuestros, inhibiciones de gravar y vender, anotaciones de litis, prohibiciones de innovar o contratar y las interdicciones y toda medida de autoridad competente que pesen sobre las aeronaves y motores o se decreten contra ellas;
- f) las pólizas de seguro, sus vencimientos y renovaciones;
- g) la resolución de la Autoridad Aeronáutica Civil que declare la pérdida, destrucción o abandono de una aeronave, así como la cesación de actividades y las modificaciones substanciales que se hagan en ellas;
- h) nombre, domicilio y nacionalidad de las personas físicas o los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias o beneficiarias de un contrato de utilización de aeronaves paraguayas; e,
- i) en general, cualquier acto o hecho jurídico que modifique la situación jurídica de una aeronave y otros que disponga la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 12. - Todo acto tendrá efecto contra terceros desde el momento de su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 13. - Las aeronaves, con excepción de las militares y otras públicas, deberán estar inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 14. - En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

- a) las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico paraguayo, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros;

¹⁵ www.presiden@dinac.gov.py

- b) las escrituras de constitución de sociedades comerciales, los estatutos sociales de empresas propietarias de aeronaves paraguayas, las modificaciones de dichos instrumentos, así como el nombre y domicilio de su representación legal;
- c) los permisos de operaciones, certificados de explotador y los certificados de operador otorgados por la Autoridad Aeronáutica Civil para explotación de servicios de transporte y trabajos aéreos en el país;
- d) las autorizaciones para la instalación y funcionamiento de industrias aeronáuticas y talleres del ramo;
- e) las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes, clubes de aeromodelismo y otras asociaciones civiles de carácter aeronáutico;
- f) las resoluciones de la Autoridad Aeronáutica Civil que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados;
- g) las autorizaciones para el funcionamiento de establecimientos de enseñanza aeronáutica y centros de investigación científica y tecnológica; y,
- h) los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan los reglamentos.

Es importante hacer notar que estos países no cuentan tampoco, con una reglamentación específica para pequeñas aeronaves; lo cual hace susceptible de interpretación a la norma establecida. Hay pros y contras dentro de estas reglamentaciones que deben ser consideradas de acuerdo a las políticas aeronáuticas de cada país.

Sería muy difícil verter una opinión desde un punto de vista nacional; ya que la realidad político social y económica de nuestro país difiere abismalmente con la de los estudiados.

Sin embargo, los indicadores económicos de exportación de productos se han visto incrementados. Lógicamente hay que analizar el factor del transporte de producto, mientras más rápido llegue al lugar de procesamiento mejor será la calidad del mismo. El precio/unidad de medida se ve disminuido por políticas gubernamentales que irán a favor de los productores que obviamente tendrán una mejor salida para disposición de dichos productos.

Es un hecho que la accesibilidad a localidades de difícil ingreso a mejorado (por ejemplo, Inquilla en la provincia Iquitos en Perú); la calidad de vida de sus habitantes.

Al incrementarse el parque aeronáutico; se ha observado una disminución del precio del pasaje aéreo y una mayor demanda de este en los países estudiados.



CAPITULO V

PROYECTO PARA LA MODIFICACION DE LA RAB 47; APENDICE H RAB 47

El presente apéndice tiene por objeto el poder mejorar la reglamentación existente para contar con una debida reglamentación de matrículas de aeronaves privadas tipo Cessnas en Bolivia.

La presente propuesta tendrá un ámbito de aplicación exclusivo, a nivel nacional y registrá a toda aeronave de acuerdo a su situación legal y técnica.

Los encargados del cumplimiento del presente reglamento serán la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia, las Direcciones Sub-Regionales de Aeronáutica Civil, y toda aquella entidad que no vaya en contra de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento de la RAB 47.

5.1 Procedimientos Sugeridos para la Rehabilitación de las Aeronaves

Tipo Cessna.

5.2 Apendice H RAB 47

INCISO 1. - (Requisitos). Se establece los siguientes documentos para solicitar la rehabilitación de la matrícula para las aeronaves tipo Cessnas:

- a) Memorial dirigido al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil solicitando la rehabilitación de la matrícula en el cual se adjunte los documentos técnicos (INFO DE AIR) y legales (CERT ADUANA) de la aeronave necesarios para practicar lo solicitado, y especifique las condiciones por las que fue revocada su matrícula.
- b) Certificación de la FELCN Y/O LA FAB emitida por autoridad competente, que acredite (en los últimos 30 años) si su aeronave NO ESTUVO involucrada en actos ilícitos.

- c) Informe del Inspector designado de acuerdo al trámite solicitado que apruebe la rehabilitación y/o en su caso la rechace por falta de documentación técnica o legal.
- d) Póliza de seguro original completa, concordante con el Art. 174 de la Ley 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia y la Circular Instructiva N° DGAC 52/2006 de fecha 2 de junio de 2006. (VER ANEXO 3)

INCISO 2. - (Pagos). Una vez cumplidos con los requisitos establecidos en el artículo anterior se le hará llegar el correspondiente Orden de pago por los siguientes conceptos:

- a). Adquisición del Formulario Único de Solicitud.
- b). Adquisición del Certificado de Matrícula.
- c). Pago por concepto de Rehabilitación de la Matrícula \$us. 300 dólares americanos.

INCISO 3. - Si la solicitud no reúne las condiciones de admisibilidad establecidas en el inciso 1 de la presente, la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional devolverá la solicitud y los documentos adjuntos al impetrante.

INCISO 4. (Obligación del Operador) A partir de la promulgación del presente Reglamento, todas las aeronaves Cessnas, a tiempo de su solicitud estarán obligadas a cumplir con lo dispuesto por el presente apéndice de este Reglamento.

RESULTADOS

Tabla 1,- Delimitacion de la muestra de estudio

	No.	%
Universo	204 aeronaves	100%
Muestra de estudio	155 aeronaves	76%

FUENTE: Datos propios

Tabla 2. - Aeronaves por ciudades

tipo Aeronave	CIUDAD				Beni	totales
	La Paz	Cochabba.	Santa Cruz			
CESSNA		3	8	93	41	145
CURTIS		2	2	18	7	29
DOUGLAS		5	5	3	0	13
BEECHCRAFT		5	2	8	2	17
TOTALES		15	17	122	50	204

Fuente: Datos Propios

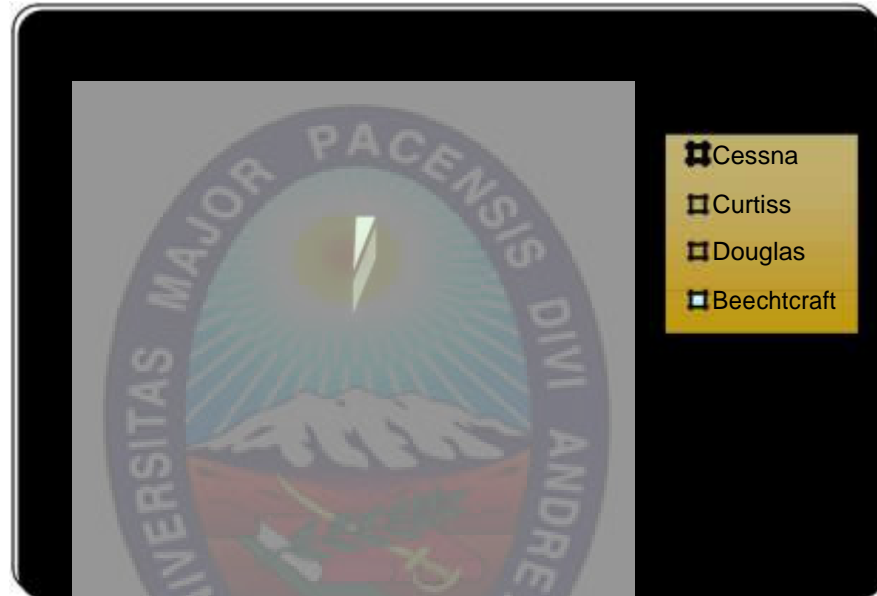


Fuente: Datos propios

El 72% (145) de avionetas que están inoperantes por falta de matriculas son las de tipo Cessna.

Tabla 3. - Tipos de aeronaves inactivas por falta de matriculación

	No.	%
Cessna	137	88,4
Curtiss	8	5,2
Douglas	6	3,9
Beechcraft	4	2,6
TOTAL	155	100



Fuente: Datos propios

El 88% (137) de las aeronaves estudiadas pertenecen al tipo Cessna; el 5%(8) son del tipo Curtiss; el 4%(8) son de tipo Douglas; el 3% (8) son de tipo Beechcraft.

Tabla 4,- Propietarios de aeronaves

	No.	%
Una sola aeronave	105	67,7
Dos aeronaves	43	27,7
mas de 2 aeronaves	7	4,5
TOTAL	155	100,0



Fuente: Datos propios

El 67 % (105) de los propietarios cuentan con una sola aeronave; el 28% (43) de los propietarios con dos aeronaves; el 5% (7) de los propietarios cuentan con mas de 2 aeronaves.

Tabla 5. - Causas de inoperatividad de la aeronave

	No.	%
Falta de matricula	140	90,3
Desperfectos Técnicos	9	5,8
Abandono de venta de aeronave	6	3,9
TOTAL	155	100,0



Fuente: Datos propios

El 90% (140) por Falta de matrícula; el 6% (9) por desperfectos Técnicos; y el 4% (6) es por falta de abandono de Venta de aeronave.

Tabla 6. - Uso de la aeronave por el propietario

	No.	%
Transporte	144	92,9
Recreacion/deporte	7	4,5
Bien de lujo	4	2,6
TOTAL	155	100,0

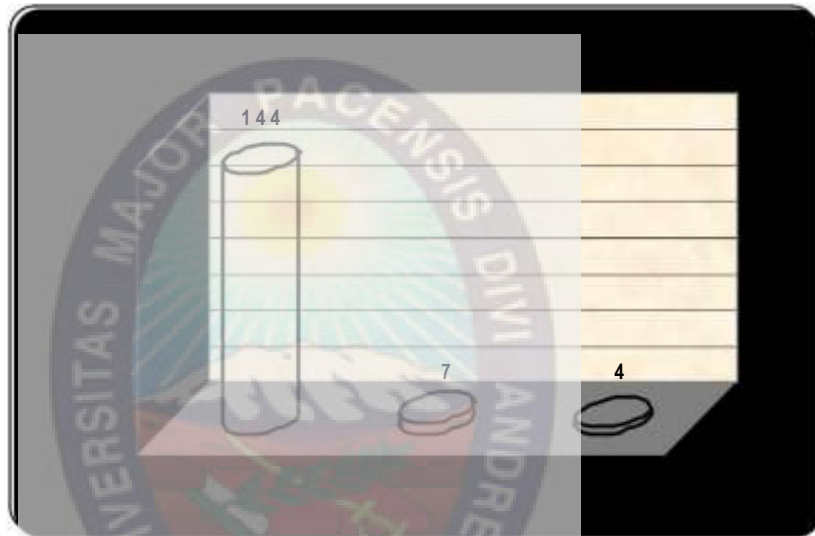


Grafico 10.- Porcentaje de aviones inmatriculados de acuerdo al uso propietario

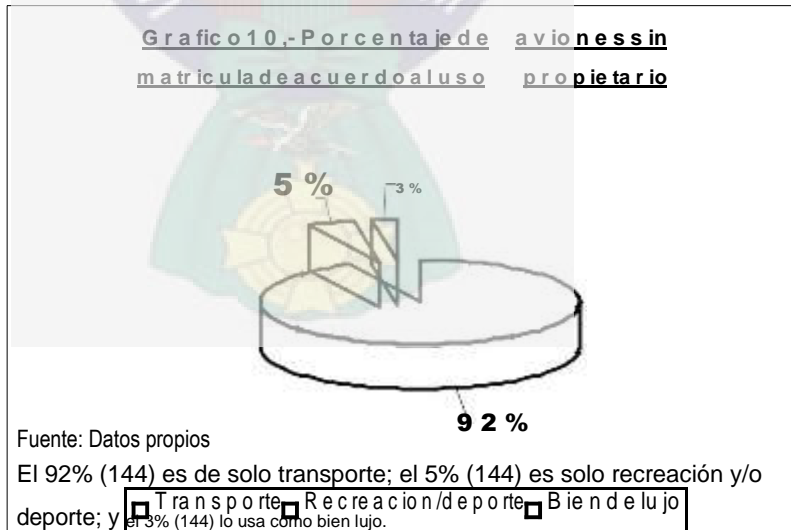
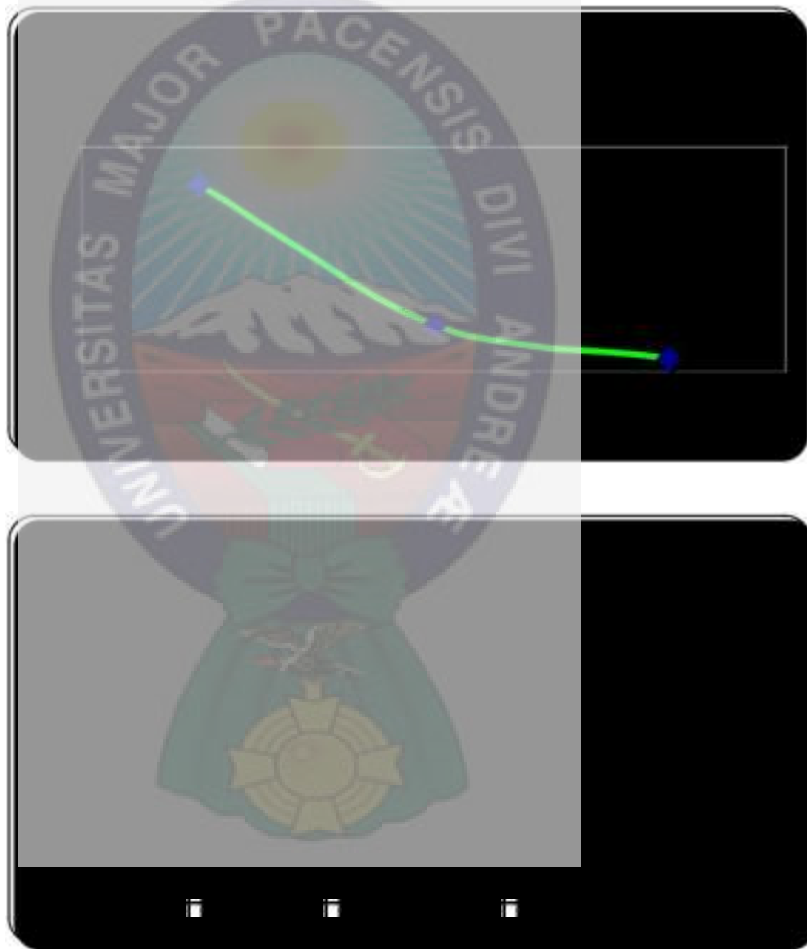


Tabla 7. - Tipo de Transporte de las aeronaves

	No.	%
Pasajeros	117	75,5
Equipamiento	29	18,7
Viveres	9	5,8
TOTAL	155	100,0

100
80
60

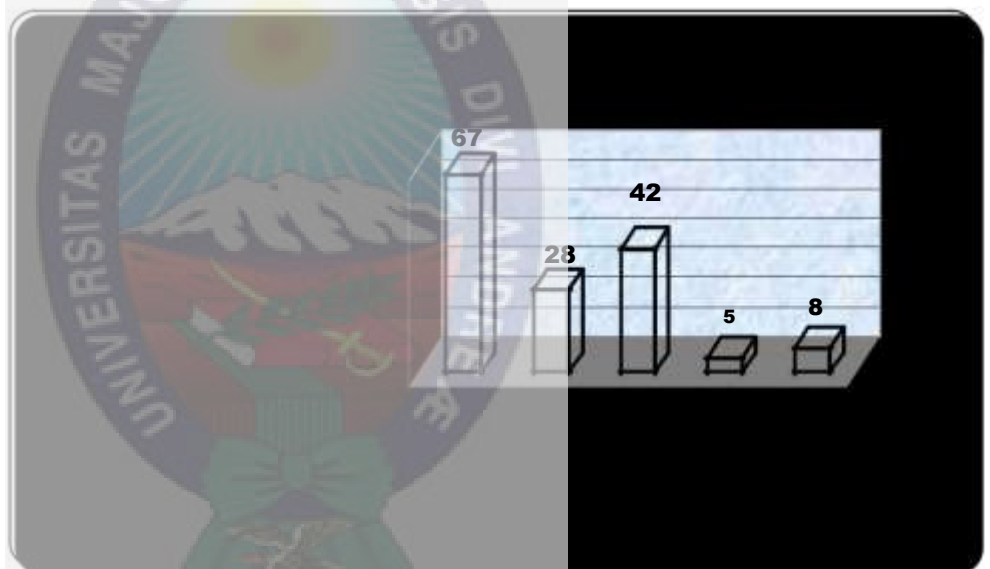


Fuente: Datos propios

El 75% (117) lo utilizan su aeronave para transporte de pasajeros; el 19% (117) lo usa para transporte de equipamiento; y el 6% (117) lo usan para el transporte de Viveres.

Tabla 8.- Porcentaje de utilización de aeronaves de acuerdo a cargas transportadas

	No.	%
Solo pasajeros	67	44,7
Pasajeros y Equipamiento	28	18,7
Pasajeros y Víveres	42	28,0
Viveres y Equipamiento	5	3,3
Pasajeros, equipamiento y víveres	8	5,3
TOTAL	155	100,0

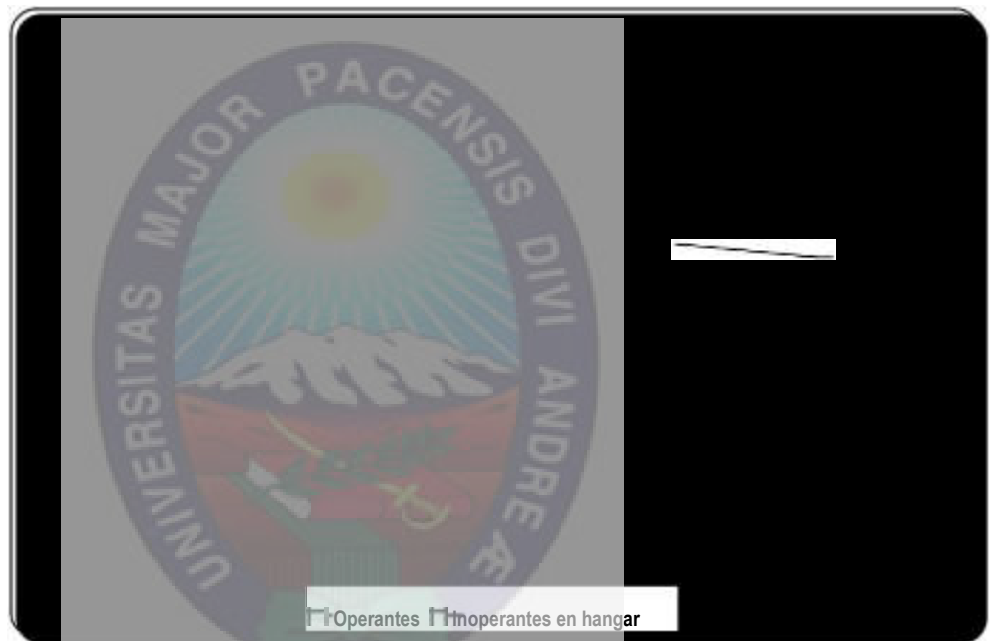


Fuente: Datos propios

El 44% (67) solo lo utilizan su aeronave para transporte de pasajeros; el 18%(28) lo utilizan la aeronave para transporte de Pasajeros y Equipamiento; el 28% (42) lo utilizan su aeronave para transporte de pasajeros y Víveres; el 3% (5) lo utilizan su aeronave para transporte de Víveres y Equipamiento; el 5% (8) lo utilizan su aeronave para trasporte de Pasajeros, equipamiento y víveres.

Tabla 9. - Avionetas en actual operación

	No.	%
Operantes	24	15,5
Inoperantes en hangar	131	84,5
TOTAL	155	100



Fuente: Datos propios

El 15% (24) las aeronaves se encuentran en operación; el 85% (131) las aeronaves en la actualidad se encuentran en inoperatividad por falta de matrícula.

Tabla 10,-Solicitudes mensuales de rehabilitación de matrícula

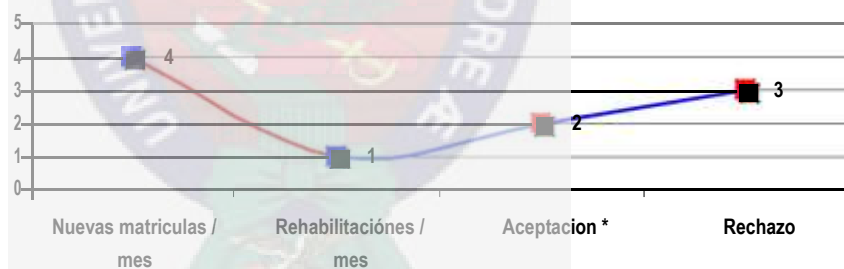
	No.	%
Nuevas matriculas / mes	4	80,0
Rehabilitaciones / mes	1	20,0
TOTAL	5	100,0

Tabla 11. - Rechazos vs. Aceptación de matriculación de aeronaves (mensual)

	No.	%
Aceptacion *	2	40,0
Rechazo	3	60,0
TOTAL	5	100

* sujeto a discreción de autoridades aeronáuticas

Gráfico 15.- Solicitudes de matriculación vs. Solicitudes rechazo mensuales en la DGAC**



Fuente: Datos propios

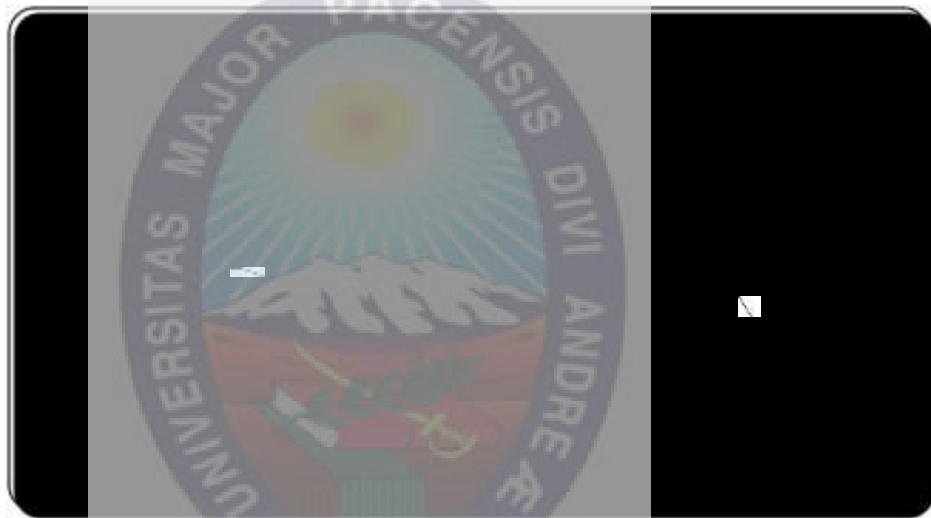
* Sujeto a discrecionalidad de autoridad aeronáutica

** DGAC = Dirección General Aeronáutica Civil

Un 80 % de las solicitudes mensuales (4) son rechazadas para su rehabilitación aceptándose solamente a 2 (40%)

Tabla 12. - Causales de Rechazo de la solicitud

	No.	%
Accidente con perdida de aeronave	1	20
Aeronave incautada (FAB y/o FELCN)	1	20
Reparaciones no certificadas	3	60
TOTALES	5	100



Fuente Datos propios

El 60% (3) algunas aeronaves fueron reparadas en talleres no certificados; el 20% (1) de las aeronaves se encontrarían accidentadas con perdida total; el 20% (1) las aeronaves se encontrarían incautadas ante la FAB y/o FELCN.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES. -

1,- Una vez obtenidos los datos de la encuesta se puede determinar que el universo de estudio es representativo por la muestra obtenida; es decir que sustenta apropiadamente el análisis de datos del trabajo y es válido para un estudio estadístico aplicable al trabajo.

2,- La mayor frecuencia de aeronaves encontradas sin la rehabilitación de la matrícula, son aquellas que representan las aeronaves tipo Cessna; sin embargo, también se encontraron otras como ser las de tipo Piper (12; 72%) Douglas (6; 72) y por último se encontraría los Beechcraft 8; 72%).

3. - La prevelecia de aeronaves inactivas son del tipo Cessna siendo entonces este grupo el más beneficiado con la propuesta no solamente como un beneficio personal sino más bien un beneficio social programático, sin ser excluyente para otros.

4,- El 67% de los propietarios son dueños de una sola aeronave; por lo tanto, se ven mucho más perjudicados en relación al resto del muestreo (que puede estar trabajando pese a no contar con matrícula específica para el tipo Cessna); esto demuestra que no solo las aeronaves de tipo Cessnas se encontrarían beneficiados si no también se encontrarían beneficiados los talleres autorizados mecánicos etc.

5,- Se puede evidenciar también que la falta de matrícula otorga un (90% de los casos) índice mayormente elevado (lo que determina la inoperatividad de los aviones), esto nos refleja que las personas que tienen una sola aeronave son las más perjudicadas.

6,- Se debe tomar muy en cuenta que el 92% del uso que se da al avión es para transporte y no así para fines de recreación (particulares), esto indica que las aeronaves dejarían de ser un lujo y llegarían a ser una necesidad para la población.

7,- En un análisis más detallado se demuestra que estas aeronaves que están inoperantes por falta de matrícula se dedican en su mayoría al transporte de pasajeros esto de acuerdo a su Certificado Tipo de fabricación de la misma.

8,- También reviste importancia el dato que se empleaban de manera mixta por el transporte de (pasajeros carga, por ejemplo) estas aeronaves por lo que al no contar con matrícula causa un mayor conflicto económico al propietario que solo tiene una sola aeronave en su propiedad para trabajarla o hacerla trabajar.



9,- Se encontrarían operando un mínimo número de avionetas en la actualidad; pero estas son aquellas que tendrían su matrícula en vigencia, un número mayor son las que no pueden operar por falta de la matrícula la cual es un número significativo que solo perjudica a los propietarios de las mismas, esto quiere decir que mientras se rehabilite un número mayor de matrículas se podrá tener un resultado positivo y se podrá beneficiar en cuanto a las fuentes de trabajo etc.

10. - La causa más frecuente para rechazar una solicitud de rehabilitación es la reparación no certificada de la misma, en un taller no autorizado que puede solucionarse si se mejora el reglamento, con la materialización de la presente propuesta, se podría contar con un mejor control para con los requisitos técnicos y legales.

11,- Adicionalmente a la ineficiencia que existe en la dotación de matrículas se ha establecido que a la fecha 155 avionetas requieren mínimamente esta habilitación o certificado siendo el objetivo, llegar a un total de 204 aeronaves (inicialmente).

12,- En una proyección anual esta dotación de matrículas se lograría otorgando en base a esta nueva reglamentación un promedio de 15 matrículas mensuales lo cual permite cumplir nuestro objetivo.

ANALISIS Y COMENTARIO

Análisis y comentarios

Es ciertamente compleja la elaboración de una normativa que permita la rehabilitación de las matriculas porque siempre ha existido condicionantes (por ejemplo, el miedo a clonación de estas) que permitan una mejor administración en la reglamentación, pero también hay que considerar que el avión es una herramienta de trabajo por lo que no es difícil llenar este vacío jurídico cuando la norma se encuentra debidamente establecida.

Hemos determinado que el 88% de las Cessnas: el 05 % de los Curtis y un 3 % de los Douglas y un 2% de Beechcraft no cuentan con una matrícula establecida; esto quiere decir que de 155 avionetas 22 son Cessnas sin matrícula 13 son Curtis sin matrícula 7 Douglas sin matrícula.

Se establece claramente el porcentaje de dueños de aeronaves de los cuales la mayoría son dueños de aeronaves tipo Cessnas, de los mismos en la mayoría se puede apreciar que lo único que les perjudica para poder operarlas es la matrícula, este requisito según las normas vigentes en nuestro país y en todo el mundo es un requisito indispensable porque del mismo se puede diferenciar la nacionalidad y otros factores muy importantes.

Con la propuesta establecida se puede asegurar tanto como al propietario de las aeronaves y al Estado la debida seguridad jurídica que implica dentro de la normativa en la aviación civil de Bolivia.

Como se pudo apreciar en los gráficos el porcentaje de aeronaves tipo Cessnas es en un 72% de los cuales se puede determinar que muchas personas dueñas de las aeronaves se encontrarían perjudicadas al no poder contar con este instrumento que además beneficiaría a la sociedad, en cuanto a diferentes casos y lugares donde ningún gran operador puede ingresar para hacer operaciones diarias.

Muchos de los dueños de las aeronaves no solo tenían una aeronave en su propiedad sino hasta tres de los cuales no tenían matrícula por lo tanto no se encontraban debidamente inscritos ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En base a los gráficos estadísticos se puede determinar que teniendo una propuesta clara en cuanto a los aspectos legales se puede prevenir en el futuro la posible suplantación y/o clonación de estas aeronaves.

Al poner en vigencia la propuesta para la rehabilitación de aeronaves civiles privadas tipo Cessnas se llenara el vacío jurídico que en la actualidad perjudica a los propietarios de las aeronaves civiles en especial a las personas que solo tienen una sola aeronave en propiedad, pero no solamente son los únicos perjudicados si no mas bien es una cadena que incluye a los pilotos civiles que tienen como fuente de trabajo el vuelo de estas aeronaves; además de ello se podrían prevenir posibles delitos como la suplantación y clonación de estas.

BIBLIOGRAFIA

- Federico Videla Escalada “Derecho Aeronáutico”
Tomo I y II
Ed. Víctor P. de Zavalía
Edc. 1969
Buenos Aires – Argentina
- Dirección General de Aeronáutica Civil “Reglamentación Aeronáutica Boliviana”
La Paz - Bolivia
- Código Aeronáutico Publicación Oficial
La Paz – Bolivia 1987
- Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia Publicación Oficial
La Paz – Bolivia
25 de noviembre del 2004.
- Ley N° 1600 (SIRESE) Sistema de Regulación Sectorial
La Paz – Bolivia octubre 1994
- Establecimiento de la Superintendencia de Transportes (Decreto Supremo N° 24178) Publicación Oficial
La Paz – Bolivia
Diciembre de 1995

- Normas Para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios
(Decreto Supremo N° 24718)

Publicación Oficial
La Paz- Bolivia
Julio 1997
- Federico Casanovas V.

Manual del curso de Adoctrinamiento Básico Para Inspectores AIR/OPS. Enero 2001
La Paz – Bolivia
- Federico Casanovas V.

Manual del curso de Adoctrinamiento Básico de Transporte Aéreo para el Personal de la Aviación Civil de Bolivia.
Julio 2002
La Paz – Bolivia
- Organización de Aviación Civil Internacional

“Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional:
Marcas De Nacionalidad y Matrículas de las Aeronaves
Quinta Edición
Julio de 2003

- Organización de Aviación Civil Internacional “Convenio Sobre Aviación Civil Internacional”
Octava Edición – 2000
- Arturo Vargas Flores “Guía Teórico Practico para la Elaboración de Perfil de Tesis”.
La Paz – Bolivia
- Umberto Eco “Como se hace una Tesis”
Edición octubre 1984
México.
- Francisco J. Rodríguez “Introducción a la Metodología de las Investigaciones Sociales”
Irina Barrios
Maria Teresa Fuentes
Editorial Política

