

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



TRABAJO DIRIGIDO

**“MECANISMO JURÍDICO PARA EL REGISTRO DE
PROPIEDAD DE AEROPUERTOS PÚBLICOS DE
BOLIVIA”**

POSTULANTE:

René Cortez Macuapa

TUTORA:

Dra. DAEN. Diana Borelli Geldrez

La Paz - Bolivia
2010

**“MECANISMO JURÍDICO PARA EL REGISTRO DE PROPIEDAD DE
AEROPUERTOS PÚBLICOS DE BOLIVIA”**

INDICE

	Pag.
INDICE	1
DEDICATORIA	4
AGRADECIMIENTO	5
INTRODUCCIÓN	6
1. ELECCIÓN DEL TEMA	8
2. JUSTIFICACIÓN	9
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA	11
a) Temática.....	11
b) Espacio.....	11
c) Tiempo.....	12
4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
5. OJETIVOS	13
a) Objetivo General.....	13
b) Objetivos Específicos.....	13
6. DISEÑO METODOLÓGICO Y TÉCNICA DE LA INVESTIGACIÓN	14
CAPITULO I – SECCION DIAGNOSTICA	15
1. MARCO HISTORICO	15
1.1. Orígenes de la Aeronáutica.....	15
1.2. Naturaleza del Derecho Aeronáutico.....	17
1.3. Escuela Italiana.....	18
1.4. Escuela Española.....	18
1.5. Escuela Francesa.....	18

1.6. Escuela Belga.....	19
1.7. Escuela Argentina.....	19
1.8. Escuela Colombiana.....	19
1.9. Historia de la Aviación en Bolivia.....	20
1.9.1. Los Aeropuertos en Bolivia.....	21
1.9.2. Bolivia y la Organización de Aviación Civil Internacional.....	21
1.10. Orígenes de los Derechos Reales.....	22
2. MARCO CONCEPTUAL.....	24
2.1. Derecho Aeronáutico.....	24
2.2. Derechos Reales.....	25
2.1.1. Registro de Derechos Reales.....	25
3. MARCO TEORICO.....	26
3.1. La Navegación Aérea.....	26
3.2. El Dominio Aéreo.....	28
4. MARCO JURIDICO.....	31
4.1. Normas Internacionales.....	31
4.1.1. Regulación y Políticas de cielos abiertos.....	32
4.1.2. Cabotaje Aéreo.....	34
4.1.3. Seguridad.....	34
4.2. Normatividad Aeronáutica de Bolivia.....	35
4.2.1. Expropiación.....	36
4.2.2. Ley 2902 Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia.....	37
4.2.3. Reglamentación Aeronáutica Boliviana.....	37
4.2.4. Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea.....	38

4.3. Regulación de la Operación de Aeropuertos y el Sistema de Transporte.....	38
4.4. El Registro de Propiedad de los Inmuebles Públicos.....	38
4.5. Los Impuestos a la Propiedad de Aeropuertos Públicos.....	39
4.6. El Registro de Propiedad de Aeropuertos del Estado Plurinacional de Bolivia.....	39
4.7. Patrimonio de Entidades Descentralizadas.....	42
CAPITULO II SECCION PROPOSITIVA.....	43
1. Diagnostico Legal y Técnico de los Registros de Propiedad de aeropuertos del país....	43
1.1. Aeropuertos Públicos del Estado Plurinacional de Bolivia.....	43
2. Riesgos de Seguridad de los Pasajeros, Aviones, Infraestructura y Equipamiento de la aeronavegación, por problemas de invasiones y loteamientos ilegales.....	45
3. Alternativas Jurídicas de Solución para el Saneamiento Legal de los Territorios donde se encuentran construidos los aeropuertos públicos del país.....	47
3.1. Proyecto de Ley.....	48
CAPITULO III - SECCION CONCLUSIVA.....	50
CONCLUSION 1.....	50
CONCLUSION 2.....	50
RECOMENDACION.....	51
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	52
ANEXOS.....	53

DEDICATORIA

"COMO TESTIMONIO DE AMOR Y GRATITUD"

A Dios, por la maravillosa vida que me da junto a mis seres queridos y por permitirme consolidar un ansiado proyecto; Gracias Padre por guiarme e iluminar mi camino, por la fortaleza para perdonar y sobrellevar las pruebas que pase para concluir este trabajo y finalizar mis estudios universitarios.

A mis queridos padres René y Claudina (+), mi eterno agradecimiento por ser la fuente inagotable de las primeras enseñanzas de vida y haber sido siempre un ejemplo de hogar digno de imitar.

Mi profunda gratitud a "ZULMA" mi AMADA ESPOSA, a quien le estaré siempre agradecido por el amor y comprensión que me brindó en los momentos más difíciles de mi vida. A mis apreciados hijos: José René, Edson Eduardo y Giancarla, quienes me apoyaron permanentemente con su paciencia y ternura, en la elaboración del presente trabajo y en todas las etapas de mi formación profesional.

AGRADECIMIENTO

A la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Mayor de San Andrés, por haberme inculcado amplios conocimientos jurídicos, legales, sociales, políticos y humanos, como sólidas armas en defensa de la sociedad.

Al Director del Plan Excepcional de Titulación de Alumnos Egresados no Graduados (PETAENG), Dr. Hernán Clavel Salazar, por haber brindado constantemente su incondicional apoyo para concluir nuestra carrera profesional, luego de un paréntesis involuntario en nuestros estudios.

*Un justo reconocimiento y agradecimiento a la Dra. **Diana Borelli Vda. de Tredinnick**, por su dedicación, paciencia y profesionalidad que la caracteriza, quien asesoró el presente trabajo con maestría divina, heredada de vuestro recordado **"Magíster en Derecho Aeronáutico" Dr. Felipe Tredinnick Abasto**, y va en memoria del ilustre internacionalista Boliviano el presente trabajo.*

INTRODUCCION

Todo aeropuerto de un Estado que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público, estará igualmente abierto en condiciones uniformes a las aeronaves de otros Estados previa autorización o acuerdo firmado y vigente. Por esta y otras razones el Estado Boliviano se adhiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, a través del Decreto Supremo No. 722 (13/02/47) y elevado al rango de Ley No. 1759 (26/02/97) a proveer de aeropuertos, radiocomunicación, meteorología y otros sistemas e instalaciones y servicios de apoyo a la navegación aérea, a fin facilitar una adecuada asistencia al transporte aéreo nacional e internacional, de acuerdo a normas y reglamentos nacionales y regulaciones internacionales, recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El Estado Plurinacional de Bolivia, tiene a la fecha 38 aeropuertos públicos que operan en la conexión internacional e interdepartamental en las distintas regiones del país. Instalaciones Aeroportuarias que están dirigidas por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), que opera como entidad técnica administradora de aeropuertos desde el año 1968, hoy bajo la tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Viviendas.

Sin embargo, las posibilidades de expansión, mejoras de las infraestructuras y servicios se han visto limitadas porque no cuentan con los títulos de propiedad que avalen el derecho propietario, requisito indispensable para acceder a la Certificación Internacional y la gestión de financiamiento para la ejecución de sus proyectos.

Por este motivo el presente Trabajo Dirigido, pretende crear un **“Mecanismo Jurídico para lograr el Registro Propietario de los Aeropuertos Públicos de Bolivia”**, en base a un sustento histórico, conceptual y jurídico, que debe seguir esta entidad pública para la aprobación de una “Ley”, que posibilite el saneamiento de los títulos de propiedad y viabilice los planes y proyectos que tiene AASANA para cada aeropuerto del país.

Para este efecto, se desarrollaron los siguientes capítulos:

En la primera parte se justifica la elección del tema sustentado en la necesidad que posee AASANA de perfeccionar su derecho propietario, con lo cual se tiene debidamente identificado el problema, mismo que se complementa con los objetivos de la investigación y la metodología a ser aplicada en el desarrollo del presente trabajo.

El primer Capítulo está destinado a la Sección Diagnóstica, fundamentado en el Marco Histórico que describe la aparición de las aeronaves y aeropuertos en el mundo, así como en nuestro país, el nacimiento del Derecho Aeronáutico, los Derechos Reales y el Derecho Internacional. Este capítulo se complementa con el Marco Conceptual que otorgan las definiciones específicas de cada una de las fuentes del Derecho; así como el Marco Teórico que sustenta hipotéticamente el desarrollo de la investigación, para concluir con el Marco Jurídico que instauran las normas legales vigentes en el país y que se constituyen en la base fundamental del presente estudio.

Con los primeros elementos descritos precedentemente, se proyecta dar solución a un problema que atraviesa una **"Institución Estratégica"** que tiene ver con los procesos de integración, comunicación y vertebración que aportan al desarrollo del país, a través de los servicios que prestan los aeropuertos a las operaciones aéreas en todo el territorio nacional mediante el transporte aéreo, convertido en los últimos tiempos en el medio de traslado de pasajeros, carga y correo como uno de los más seguro, rápido y modernos.

El capítulo segundo se refiere a la Sección Propositiva del trabajo, donde se demuestran los objetivos específicos que fueron formulados y se concluye con una propuesta de Ley, para que las entidades involucradas apoyen el saneamiento y perfeccionamiento de los títulos de propiedad de los aeropuertos públicos del País.

Por último se describen las conclusiones y recomendaciones que se proponen como resumen final de los capítulos desarrollados, todos ellos enriquecidos con elementos facticos que coadyuvaran en viabilizar la solución a una problemática que data de más de 4 décadas, situación que permitirá principalmente concretar la Certificación y Categorización de los diferentes aeropuertos públicos del Estado Plurinacional de Bolivia.

“MECANISMO JURÍDICO PARA EL REGISTRO DE PROPIEDAD DE AEROPUERTOS PÚBLICOS DE BOLIVIA”

1. ELECCIÓN DEL TEMA.

La elección del tema del presente trabajo dirigido emerge como efecto de la necesidad fundamental de consolidar el Derecho Propietario de los predios donde se han realizado construcciones y planificado ampliaciones en los aeródromos públicos de todo el país, principalmente los que se ubican en las ciudades capitales de departamento.

La informalidad en el Registro de la Propiedad del patrimonio del estado, la falta de registro de este derecho estatal ante la entidad llamada por ley, la existencia de tierras de derecho privado y los asentamientos humanos ilegales en estos predios, dificulta la consolidación y certificación de los aeródromos del país, tal como lo establece el Art. 21 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, que está fundamentado en el Art. 28 del Convenio de Chicago de Aviación Civil Internacional, por la cual se insta a los Estados a proveer de instalaciones, servicios y sistemas para la navegación aérea.

En este sentido, la entidad pública creada para administrar los aeródromos públicos del país es la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea, conocida con la sigla de “AASANA”, fundada mediante Decreto Supremo No. 08019 de fecha 21 de junio de 1967, posteriormente elevada al rango de ley el 16 de octubre de 1968 a través de la promulgación de la Ley No. 412, “que tiene por objeto la planificación, dirección y administración de aeropuertos abiertos y al servicio público en el territorio nacional, la organización del espacio aéreo y el control de su tránsito, de acuerdo al Anexo 2 (Reglamento del Aire) del Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944”¹.

¹ Ley No. 412 de 16/10/1968.

La ratificación de esta entidad pública se promulgó por Decreto Ley No. 12965 de fecha 15 de octubre de 1975 que en su artículo Tercero establece: “Ratificase los fines de creación de AASANA, consistente en la planificación de la infraestructura aeronáutica; la administración, dirección, construcción, supervisión, mejoramiento, mantenimiento e implementación de los aeropuertos abiertos al servicio público en el territorio nacional; la organización del espacio aéreo; el control del tránsito aéreo, la prestación de servicios auxiliares a las aeronaves, todos los cuales se encuentran comprendidos dentro del término genérico de infraestructura aeronáutica, además del registro de los aeródromos no regulares del país².

La facultad de administración y disposición de los aeropuertos públicos se revalidó mediante Decreto Supremo No. 08240 de fecha 24 de enero de 1978, donde “se confirma el derecho de dominio del Estado sobre los aeropuertos y pistas de aterrizaje abiertos al servicio público, que se hallaban bajo el uso y usufructo de Pan American Grace Airways, Inc. (PANAGRA) y el Lloyd Aéreo Boliviano S.A. (LAB) y que actualmente están bajo la administración de AASANA”³. Desde entonces todos los bienes muebles, instalaciones, oficinas, depósitos y locales en los que se hallan instalados los equipos, aparatos, plantas electrógenos, torres de control, radio faros y demás elementos técnicos indispensables para el tráfico y la navegación aérea pasan a propiedad del Estado a través de AASANA.

Finalmente, el 29 de octubre de 2004 se promulga la Ley No. 2902 Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, normativa que en su Art. 9 inc. I) señala que la “Entidad Pública Administradora de Aeropuertos. Es la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA, encargada por Ley No. 412 de 16 de octubre de 1968, de administrar los aeropuertos públicos del país, así como de proporcionar los servicios auxiliares a la navegación aérea; tiene a su cargo el control del tráfico aéreo y protección al vuelo a nivel nacional”⁴.

² Decreto Ley No. 12965 de 15/10/1975.

³ Decreto Supremo No. 08240 de 24/01/1978.

⁴ Ley No. 2902 de 29/10/2004.

2. JUSTIFICACIÓN

En la actualidad la mayoría de los aeropuertos públicos administrados por AASANA, tienen observaciones respecto al derecho propietario y en su generalidad no tienen registrada toda su documentación en las Oficinas de Derechos Reales, situación que dificulta la Certificación de Aeropuertos, en cumplimiento al Art. 22 de la Ley 2902, Reglamentación Aeronáutica Boliviana - RAB 139 Reglamentación sobre Certificación y Operación de Aeródromo, que en su Apéndice "A" Parte 2 Detalle del Emplazamiento del Aeropuerto, inciso a) Información general, numeral 4) establece que debe incluirse en el manual de aeropuerto: "Detalles del título de instalación del aeropuerto. Si los límites del aeropuerto no están definidos en los documento del título, indicar los detalles del **Título de Propiedad** o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeropuerto está emplazado y un plano de ubicación que indique los límites y la posición del aeropuerto"⁵. Estos requisitos se encuentran alineados a las Regulaciones Internacionales establecidas en el "Anexo 14 Aeródromo" de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Adicionalmente, la inexistencia de documentos de propiedad de los aeródromos y aeropuertos de Bolivia, genera inseguridad y avasallamientos que ponen en riesgo la seguridad operacional de la actividad aérea nacional e internacional, dificultando el mandato constitucional reflejado en el Art. 298 numeral 14 de la Constitución Política del Estado, donde se define como **competencia privativa** del nivel central del Estado: "El Control de Espacio y Tránsito Aéreo, en todo el territorio nacional. La construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y del tráfico interdepartamental"⁶. Asimismo son competencias exclusivas de los gobiernos departamentales y municipales autónomos, la construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos públicos departamentales y locales (Arts. 300 y 302 de la CPE).

Por este motivo, es indispensable desarrollar normas que permitan sanear el derecho propietario de los aeropuertos administrados por AASANA, para evitar invasiones y loteamientos ilegales de las áreas y terrenos en los cuales están emplazados equipamientos y

⁵ Reglamento sobre Certificación y Operación de Aeródromos, Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 139, Dirección General de Aeronáutica Civil, Pag.139 AP.

⁶ Constitución Políticas del Estado, promulgada el 7/02/2009.

accesorios para la navegación aérea; y de esta manera se permita la certificación internacional de los aeropuertos públicos del país, garantizando con ello el desarrollo de la actividad aeronáutica y avances en los procesos de la integración aérea nacional e internacional, en el marco de las nuevas políticas de desarrollo aeroportuarios que viene implementando el Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional de Bolivia.

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA

a) Temática.

La presente Monografía tiene como objeto de estudio diferentes áreas jurídicas como el Derecho Aeronáutico, y su relación con el Derecho Civil, Derecho Internacional Público, Derecho Constitucional, y otras normas complementarias que rigen el derecho de propiedad de los bienes públicos.

El Derecho Civil, en lo que respecta al contenido del Código Civil descritos en el Libro Segundo, Título I Sección III, Título III "De la Propiedad", Capítulo I. El Derecho Internacional Público en lo que concierne a que el Estado Plurinacional de Bolivia, ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre todo el territorio, de acuerdo con los principios generales del Derecho Aeronáutico expresado en las **"5" Libertades del Aire** y los Tratados vigentes, que regulan la actividad aeronáutica conforme a la Ley específica de Aeronáutica Civil de Bolivia y sus correspondientes reglamentos.

b) Espacio

La delimitación espacial abarca a los aeropuertos de capitales de departamento, provincias y aeropuertos que están en proyecto de construcción, como es el caso del aeropuerto "Juan Mendoza" de la ciudad de Oruro, donde se han manifestado recientemente problemas de derecho propietario de terceras personas, de forma similar a los que se presentan en el resto de los aeropuertos del país.

Parte del trabajo e investigación se desarrolló en la Dirección Nacional de AASANA que se encuentra ubicada en la ciudad de La Paz, donde se centralizan todos los trámites tanto administrativos, legales y técnicos para construcciones, instalaciones y servicios que prestan los aeropuertos a las operaciones aéreas.

Tiempo

El estudio de la problemática se consideró desde el 25 de noviembre de 2004, fecha que fue publicada la Ley No. 2902 Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, normativa que actualizó, innovó y reguló adecuadamente la actividad aeronáutica nacional a través de las nuevas Reglamentaciones específicas por áreas (25 RAB`s), aprobadas mediante Resolución Ministerial No. 320 de fecha 01/12/2004 por el Ministerio de Servicios y Obras Públicas; hasta el primer semestre de la gestión 2010, considerando la aprobación de las nuevas competencias privativas del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de las normas establecidas en la Constitución Política del Estado, promulgada el 7 de febrero de 2009, que en su Art. 298 Numeral 14 determina que el "Control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental es de plena responsabilidad del nivel central del Estado"⁷.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La falta del saneamiento y registro de propiedad de los terrenos e inmuebles donde se ubican y delimitan los aeropuertos públicos del país, pone en riesgo la vialidad técnica, operacional, administrativa y de gestión del servicio aeronáutico del país.

Estas deficiencias limitan a la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), el cumplimiento de normas aeronáuticas nacionales y

⁷ Constitución Política del Estado (17/02/2009).

regulaciones internacionales, especialmente por ejemplo la referida a la certificación internacional de los principales aeropuertos del país y la categorización de los demás.

Por otra parte, los aeropuertos están sometidos a riesgos de seguridad en sus labores en tierra y aire, porque existen individuos que interrumpen actividades aeronáuticas alegando tener derechos de propiedad sobre algunos espacios terrestres, invadiendo estos espacios con otras personas, animales y vehículos, poniendo en riesgo a las aeronaves que aterrizan o despegan en un determinado aeródromo.

Respecto a la administración y gestión financiera, la falta de documentos y certificados de propiedad de los aeropuertos, han generado la pérdida de varios proyectos de inversión para construir, ampliar y mejorar las edificaciones e instalaciones, porque los financiadores antes de la aprobación de algún proyecto, exigen el título de propiedad documentado y planos debidamente aprobados por el Gobierno Municipal correspondiente.

En este sentido se plantea la siguiente pregunta:

¿La inexistencia de documentos y certificados de propiedad de los aeropuertos del país, limitan a AASANA a Certificar estos predios y gestionar inversiones para mejorar, ampliar o construir nuevas instalaciones para optimizar el servicio de la aeronavegación nacional e internacional?

5. OBJETIVOS

a) Objetivo General

Proponer una norma jurídica que viabilice el registro de propiedad de los aeropuertos públicos para gestionar la Certificación y Categorización de los aeropuertos del país.

b) Objetivos Específicos.

- ➔ Realizar un diagnóstico legal y técnico de los registros de propiedad de los aeropuertos públicos del país.

- Identificar los riesgos de seguridad de los pasajeros, aviones, infraestructura y equipamiento de aeronavegación por probables invasiones y loteamientos ilegales.
- Proponer alternativas legales de solución para el saneamiento legal de los territorios donde se encuentran construidos los predios de la aeronavegación.

6. DISEÑO METODOLÓGICO Y TECNICA DE INVESTIGACIÓN

La estrategia metodológica que se empleó para desarrollar el presente trabajo se basa en el enfoque histórico y cuantitativo, a través del estudio exploratorio, para investigar las causas que dificultaron el perfeccionamiento y obtención del registro de propiedad de los aeropuertos públicos de Bolivia y posteriormente se aplicó el estudio para correlacionar y proponer un marco normativo que solucione el problema identificado y viabilice la certificación de los aeropuertos del país, en el marco de los tratados y acuerdos suscritos por los países adheridos a las normas internacionales que regulan la actividad aeronáutica.

Unidades de Análisis.-

- Autoridad de Aeronáutica Civil.
- Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA).
- Dirección Técnica, Unidad Jurídica y de Desarrollo Aeroportuario de AASANA.

Técnicas a Utilizar.-

- Entrevista Investigativa: En base a preguntas a funcionarios públicos del ámbito aeronáutico.
- Estadísticas: Cuantificar aeropuertos con título propietario, en trámites y los que no cuentan con título propietario y que no se encuentran en trámite.

CAPÍTULO I

SECCIÓN DIAGNOSTICA

1. MARCO HISTÓRICO

Siendo la historia base fundamental del conocimiento científico que en su generalidad posee un lado positivo y un lado negativo, el cual emerge como producto de la observación, imaginación e investigación, para llegar a una determinada conclusión objeto de la indagación. Este proceso en tiempo remoto, fascinó al hombre cuando llegó a contemplar detenidamente el vuelo de las aves o a los peses nadar.

Roger Bacon, un monje Inglés allá por el siglo XIII, tras años de estudios e investigaciones, llegó a la conclusión en su teoría que en el aire se podría sostener un objeto ultraliviano o el hecho de sostener en el aire un cometa o igual que el agua puede soportar a una canoa, era un gran descubrimiento. A inicio del siglo XVI el Italiano Leonardo Da Vinci, analizó profundamente el vuelo de los pájaros y como conclusión anticipó varios diseños que después de muchos siglos resultaron realizables.

1.1. ORIGENES DE LA AERONAÚTICA

Leonardo Da Vinci hombre de ciencia, iniciador del segundo renacimiento tuvo la imaginación de que los seres humanos pudiesen volar, también tuvo la idea de reglamentarla, con el tiempo la ciencia y la jurídica que honra la sabiduría humana⁸, se consagrarían no sólo el dominio de los cielos sino su reglamentación, en la ciudad de París fue donde se originó la definición del espacio aéreo, y según algunos autores es la policía la que había prohibido el vuelo de globos aerostáticos sin autorización especial.

Posterior a esos acontecimiento, se fueron perfeccionando diferentes métodos de elevar al hombre a los aires, hasta que los primeros intrépidos del espacio lograron volar sobre la superficie de la tierra en sus frágiles artefactos de tela y madera, iniciando la conquista de los

⁸ TREDINNICK, Felipe (2006), Derecho Internacional Contemporáneo, Ed. 24 de Junio, p. 117

vientos y de las nubes, quienes estaban seguramente muy lejos de suponer que en esos históricos momentos iban cimentando las bases de una nueva ciencia, que al ser luego recogido por el derecho, se traduciría en una de las más nuevas y flamantes ramas jurídicas.

El primer elemento que influyó en el surgimiento del derecho fue la tierra. En ella nacieron, como consecuencia de la convivencia social, una serie de relaciones jurídicas entre los hombres, lo que dio lugar al surgimiento de las primeras divisiones del Derecho.

Posteriormente, la utilización de las vías fluviales y marítimas, el agua como medio de transporte, dio origen a la ciencia jurídica que regula la navegación: El Derecho Marítimo. En los últimos tiempos, la conquista del aire en las alturas y el transporte a través del mismo, han producido el nacimiento de la ciencia jurídica que regula la actividad aeronáutica y las relaciones que de ella se derivan.

Podemos, aún, agregar que casi simultáneamente con el surgimiento de esta última disciplina, la utilización de las ondas de radio como medio de comunicación del pensamiento ha creado un nuevo derecho, el Derecho de las Telecomunicaciones.

Estas dos últimas ciencias son de las más jóvenes dentro del campo del Derecho y tienen muchos puntos en común, tanto que numerosos autores han estudiado en conjunto, bajo la denominación de "Derecho Aeronáutico", los problemas conexos de ambas.

El problema de la soberanía de los Estados sobre el espacio situado encima de sus territorios es uno de ellos. Así como se habla de una soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, también se hace referencia a un idéntico derecho sobre las ondas electromagnéticas que atraviesan su territorio. Las doctrinas sobre la existencia de estas soberanías tienen diversos aspectos afines.

Pero es indudable que ambas ciencias ofrecen más puntos de diferencia que de semejanza. Posiblemente el motivo radique en la diversidad de los medios que reglamentan. Una se refiere al espacio aéreo, a la utilización de aire como medio de transporte, así como a los

problemas relacionados. La otra trata los aspectos inherentes a la utilización de las ondas electromagnéticas, las cuales se propagan a través de ese mismo espacio: el aire.

El Derecho de la aeronavegación surgió como una necesidad impuesta por nuevos hechos. Como dijera acertadamente Georges Ripert, "el día en que el jurista vio la propiedad del suelo violada por el pasar de las aeronaves y volverse realidad el sueño de nuestros antepasados de tocar el cielo con los dedos, los habitantes de la superficie amenazados por el sobrevuelo de aparatos de velocidad prodigiosamente rápida, y las líneas ideales o geográficas de las fronteras franqueadas de continuo, sintieron la necesidad de crear un derecho para el aire, como lo habían ya hecho para la tierra y el mar".

Puesta en evidencia la necesidad de reglamentar esta actividad surgió de inmediato el problema de cuál sería el modelo o la fuente de las nuevas normas. Algunos juristas se inclinaban a tomar como motivo de inspiración el Derecho Marítimo, aduciendo que las aeronaves tenían una nacionalidad igual que los barcos, estaban sometidas a riesgos en cierto modo similares y su explotación ofrecía una serie de caracteres comunes, por lo cual podrían ambos hechos estar sometidos a reglas semejantes. Otros se resistieron a esta asimilación sobre la base de las características especiales del transporte aéreo, entre las cuales destacaban, por sus repercusiones jurídicas, la circunstancia de que, como consecuencia de su rapidez, una aeronave puede, en pocas horas, estar sucesivamente sometida a distintas soberanías.

Al estudiar el particularismo y la autonomía del Derecho Aeronáutico, veremos el gran desarrollo de ambas tendencias así como su influencia sobre la solución de los problemas.

1.2. NATURALEZA DEL DERECHO AERONÁUTICO

El Derecho Aeronáutico, es una nueva rama del Derecho y tiene como fuentes naturales al Derecho Civil, Comercial, Administrativo, Laboral, Marítimo, Internacional y Comparado, tanto Público como Privado, sus definiciones dependen de las diferentes escuelas del derecho y de sus ancestros filosóficos. Entre las más importantes tenemos:

1.3. ESCUELA ITALIANA

Para la escuela italiana, el Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de Derecho público y privado que regulan la navegación aérea, y en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las cosas, con las personas y con la tierra⁹.

Otra definición establece que el derecho aeronáutico es el conjunto de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea, dentro los límites impuestos por necesidades de orden público¹⁰.

Para Ambrosini, el derecho aeronáutico es la rama del derecho que estudia las relaciones públicas y privadas, originadas por la navegación aérea y que determinan su regulación jurídica¹¹.

1.4. ESCUELA ESPAÑOLA

La corriente jurídica española define el derecho aeronáutico como el conjunto de normas que se refiere a la navegación aérea y a problemas relacionados con ella¹².

1.5. ESCUELA FRANCESA

Para la escuela francesa el derecho aéreo es la rama del derecho que determina y estudia las leyes y reglas jurídicas que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran¹³.

Otra definición que se refiere al derecho de los puertos aéreos de la escuela Francesa, define que es el conjunto de las reglas nacionales e internacionales que conciernen a la aeronave, la

⁹ COGLIOLO Pietro, Códice Aeronáutico Milán, Hoepli, 1.927

¹⁰ GRAGALI Michele, Principii di Diritto Aeronáutico, Radua, CEDAM 1930.

¹¹ AMBROSINI Antonio, Corso di Diritto Aeronáutico, Roma, Rivista di Diritto Aeronáutico, 1935

¹² TAPIA SALINAS Luis, Manual de derecho aeronáutico, Barcelona, Bosch, 1944.)

¹³ LEMOINE Maurice, Tratado de Derecho aéreo, Paris, Sirey, 1947

navegación aérea, el transporte aerocomercial y todas las relaciones de derecho, sean públicas, sean privadas, a que puede dar lugar la navegación aérea nacional e internacional¹⁴.

1.6. ESCUELA BELGA

La utilización de las aeronaves es generadora de los problemas de derecho privado, tal como las cuestiones de los derechos reales sobre las aeronaves, los contratos de transporte, la responsabilidad de los transportadores aéreos, los seguros aéreos, etc.¹⁵

1.7. ESCUELA ARGENTINA

Así como ocurrió en Europa, en sud América se desarrollaron corriente jurídicas referidas al derecho aeronáutico, así para la escuela argentina es el conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea, dedicada al transporte de cosas y personas, mediante la utilización de las aeronaves, y las relaciones jurídicas del sistema¹⁶.

1.8. ESCUELA COLOMBIANA

Es el conjunto de normas jurídicas de la actividad humana, en el espacio aéreo y sideral, con relación a la actividad propia, cobijadas por el Derecho Interno e Internacional, Público y Privado, que rigen la utilización de Aeronaves Civiles y de la navegación aérea y las consecuentes relaciones jurídicas que de ellas se desprendan¹⁷.

Las diferentes definiciones doctrinarias del derecho aeronáutico incluyen varios elementos que tratan de identificar el conjunto de normas de esta disciplina del Derecho, en base a su ámbito normativo y el de su aplicación, que se dividen en derecho público y derecho privado, derecho interno e internacional.

¹⁴ LE GOFF Marcel, Manuel de droit aérien - Droit Public, Paris, Dalloz, 1954

¹⁵ LITVINE Max, Derecho Aéreo, Nociones del Derecho Aeronáutico Belga, Bruselas, Ets. E. Bruylant, 1970.

¹⁶ MONTELLA R. Gay de, Principios de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Depalma, 1950

¹⁷ DUARTE A. Sequera, Legislación Aeronáutica. Universidad Politécnico Gran colombiano 1994. Facultad de Administración de Aerolíneas.

Al respecto, la relación que existe entre el registro de propiedad de los aeródromos y aeropuertos públicos tiene una relación directa con el Derecho Aeronáutico, el Derecho Civil y el Derecho Internacional.

1.9. HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN BOLIVIA.

Las primeras referencias que se tiene de la actividad aérea en nuestro país datan de 1871, con la realización de vuelos en globos aerostáticos. Pero desde 1913 se realizaron los primeros aviones de tipo "Bleriot" y luego los "Curtis Wasp". En 1914 año en que se da inicio la primera guerra mundial, se fundó el primer Aero Club Boliviano, al año siguiente se dio inicio a las actividades de los primeros Comités Pro-Aviación, a la cabeza del Orureño Juan Mendoza, uno de los pioneros de nuestra aviación nacional.

El año 1921 se efectuó el primer vuelo de larga distancia (25 minutos), en un avión "Fiat", entre las localidades de Uyuni y el Lago Poopó, vuelo que fue efectuado por el Piloto Boliviano Juan Mendoza, en cuya memoria se denominó el aeropuerto de Oruro.

Durante el gobierno de Bautista Saavedra (1923), se le da la mayor importancia a la aviación civil y es así que se proyectan y promulgan leyes, decretos y reglamentos, tendientes a estimular la actividad. En aquellos años, la colonia de alemanes residentes en el país, en su mayoría ingenieros interesados en la aviación, obsequiaron al país una aeronave, con la finalidad de que, en poco tiempo se organice una Compañía Comercial de Transporte Aéreo, mas adelante denominada Lloyd Aéreo Boliviano.

Ante la complejidad geográfica de Bolivia y los escasos caminos existentes, Hans Grether y Guillermo Killmann, elaboraron un proyecto aeronáutico denominado Transporte Aéreo, como medio o instrumento que lograría la comunicación y vertebración de los pueblos. El año 1925 en homenaje al Centenario de la Republica, se realizó el primer vuelo comercial al mando del piloto Neuenhoffen, quien llevó al primer pasajero comercial en las rutas de Bolivia en una aeronave Junker F-13, mas tarde llamado "Oriente", porque sus actividades estaban centralizadas en esa región.

Esta situación histórica descrita anteriormente, dio origen a la creación de la Compañía: "Lloyd Aéreo Boliviano" año 1925, como una sociedad de economía mixta, constituyéndose la segunda en Sudamérica.

1.9.1. LOS AEROPUERTOS EN BOLIVIA.

La primera Ley promulgada en Bolivia, respecto a la construcción de aeropuertos públicos, data del 23 de septiembre de 1926 fecha en la cual se autoriza al Poder Ejecutivo la Construcción de aeropuertos, hangares, caminos de acceso y adquisición de aparatos radiotelefónico en los departamentos de Cochabamba, Santa Cruz y el Beni; debiendo quedar dichas instalaciones en propiedad exclusiva del Estado y a cargo de la Empresa de Aviación "Lloyd Aéreo Boliviano".

1.9.2. BOLIVIA Y LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

Bolivia, al haber suscrito mediante D.S. No. 722 y ratificado a través de la Ley. No. 1759 el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de fecha 7 de diciembre de 1944, se compromete a coadyuvar en todos sus ámbitos el desarrollo de la aviación civil internacional, a fin de contribuir eficazmente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma pueda llegar a constituirse una amenaza a la seguridad general.

Dado el desarrollo de la segunda guerra mundial que fue la más sangrienta de la historia, se considera que es deseable evitar toda distensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de la cual dependía la paz en el mundo. Por tal motivo, los gobiernos que suscribían este convenio lo hacían bajo los principios de "hermandad y cooperación", a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo entre toda la comunidad internacional y los pueblos alejados de las ciudades capitales puedan establecerse sobre una base

de igualdad de oportunidades, y puedan desarrollarse de la manera más segura y rápida a través de este medio.

Artículo 28 del Convenio de Chicago – Instalaciones, Servicios y Sistemas para la navegación aérea:

“Cada Estado Contratante se compromete, en la medida en lo que juzgue factible a:

a) **Proveer en su territorio de Aeropuertos**, servicios de radio, servicios de meteorología y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación al presente convenio”.

Asimismo este mismo Convenio, determina que todo Aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Art. 68 a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes.

1.10. ORIGENES DE LOS DERECHOS REALES

Existe, al menos, dos criterios acerca de la distinción conceptual entre derechos reales y personales: el histórico y el filosófico jurídico.

En el derecho romano primitivo era imposible encontrar esta diferencia, ya que originalmente el derecho fue un poder, el del pater familias, que ejercía sobre todas las personas y cosas sometidas a su mancipium, sobre las cuales era soberano.

Recién en una etapa muy posterior puede encontrarse la distinción conceptual entre derechos personales y reales, cuando se reemplaza la vinculación o atadura persona del deudor por la de sus bienes, pasándose de la ejecución personal a la ejecución patrimonial. Los derechos reales brotaron no sistemáticamente, sino empíricamente, de acuerdo con las necesidades socioeconómicas, y lo que los caracterizó fue que se les fue concediendo una actio in rem –

vindicatio – con una progresiva extensión erga omnes, que en los comienzos sólo se concebía para el dominio o propiedad.

Los primeros de esos derechos fueron las servidumbres rústicas, luego las urbanas. Después siguieron el usufructo y el uso, los derechos de habitatio y operae servorum, etc. Del derecho honorario se originará la enfiteusis, como así las superficies. También de origen honorario, tomarán cuerpo los derechos reales de prenda e hipoteca, consideradas como de garantía.

Las expresiones ius in rem – ius in personam no aparecen en los textos romanos. Se encuentran por primera vez en el Brachilogus iuris civilis o Corpus legum, redactado entre los siglos X y XII. Fueron los glosadores y postglosadores quienes, sobre la base de que las acciones eran los medios procesales para tutelar los derechos concluyeron que los derechos protegidos por las acciones in rem y por las acciones in personam eran los ius in rem y los ius in personam, respectivamente.

El derecho real es aquel que no tiene obligación correspondiente, que sí la tiene el derecho personal, porque una obligación es un vínculo jurídico que nos obliga necesariamente a solventar algo a alguien y lo subsume en el derecho civil (definición clásica, que viene desde las Institutas).

La doctrina clásica separa claramente los derechos reales de los personales, por eso es denominada dualista. Participan de esta doctrina Ortolán, Maynz, Mackeldey, Demolombe. Ellos establecen una distinción intrínseca entre derechos reales y personales: los primeros crean una relación directa, inmediata, con la cosa que es su objeto y de la cual puede el titular sacar el provecho que le corresponde por sí mismo, sin ningún intermediario. Los segundos tiene por objeto la actividad de un sujeto determinado o determinable, obligado a dar, hacer o no hacer algo, y la cosa es sólo mediatamente su objeto, interponiéndose entre ella y el titular del derecho crediticio, la persona del deudo.

Al respecto, se puede rescatar la definición que Ortolan da para diferenciar ambas casos: El derecho personal es aquel en que una persona es individualmente sujeto pasivo del derecho.

El Derecho real es aquel en que ninguna persona es individualmente sujeto pasivo del derecho, ó en términos más sencillos:

- Un derecho personal es aquel que da la facultad de obligar individualmente a una persona a una prestación cualquiera, a dar, suministrar, hacer o no alguna cosa.
- Un derecho real es aquel que da la facultad de sacar de una cosa cualquier beneficio mayor o menor¹⁸.

En ese ámbito, se puede plantear la siguiente definición: el Derecho Real es el que crea entre las personas y las cosas una relación directa e inmediata, de tal manera que no se encuentran en ella sino dos elementos, la persona, que es el sujeto activo del derecho, y la cosa, que es el objeto.

Esta diferencia fue expuesta de manera "límpida y definitiva", por Pothier que llamó *ius in re* y *ius ad rem*.

2. MARCO CONCEPTUAL

2.1. DERECHO AERONAUTICO

El Derecho aeronáutico es el conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o de origen internacional en el marco de los acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios Estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Este último tipo de normas aeronáuticas son numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos.

¹⁸ MARIANI DE VIDAL, Marina (2004), Derecho Reales, Buenos Aires, Argentina, Ed. Víctor P. de Zavalía S.A., p. 20.

El profesor Luis Ivandi de Amorim Araujo define al Derecho Aeronáutico como: el conjunto de normas jurídicas que reglamentan el transporte, por el espacio aéreo, ha través de aeronaves de personas y cosas, así como las relaciones consecuentes¹⁹.

2.2.DERECHOS REALES

El doctor Guillermo L. Allende, define a los Derechos reales como: un derecho absoluto, de contenido patrimonial, cuyas normas sustancialmente de orden público, establecen entre una persona (sujeto activo) y una cosa (objeto) una relación inmediata, que previa publicidad obliga a la sociedad (sujeto pasivo) a abstenerse de realizar cualquier acto contrario al mismo (obligación negativa), naciendo para el caso de violación una acción real y que otorga a sus titulares las ventajas inherentes al *ius persecuendi* y al *ius praeferendi*²⁰.

Una explicación detallada del concepto citado, se resume a continuación:

- a) Derecho absoluto: Hablamos ya de este carácter de los derechos reales y que implica su oponibilidad contra todos.
- b) De contenido patrimonial: Los derechos reales son susceptibles de valor, por lo que integran el patrimonio.
- c) Naturaleza jurídica de sus normas: Se dice que las normas que regulan los derechos reales son sustancialmente de orden público, es decir, que están vinculadas al plexo de principios de orden superior, políticos, económicos, morales y algunas veces religiosos, a los cuales una sociedad considera estrechamente vinculada la existencia y conservación de la organización social establecida y que, por eso mismo, no pueden ser dejadas de lado por las convenciones privadas.

¹⁹ TREDINNICK, Felipe (2006), Derecho Internacional Contemporáneo, Ed. 24 de Junio, p. 118

²⁰ Ibid. p. 23

2.1.1. REGISTRO DE DERECHOS REALES

Se denomina Registro de Derechos Reales a los archivos donde el Juez Registrador inscribe y publica los derechos inmobiliarios y otros actos sobre los bienes inmuebles; es la oficina donde el Juez Registrador de Derechos Reales ejerce la función pública que le compete de calificación y verificación del estado, tradición, inscripción y publicidad de los derechos para consolidar el registro de los bienes inmuebles ubicados en el Distrito Judicial donde ejerce sus funciones. Es un registro de títulos (derechos), basado en la certeza y veracidad de lo inscrito que se otorga con calidad de fe pública.

La oficina de Derechos Reales tiene por objeto registrar y hacer pública la situación jurídica de los bienes inmuebles. Dicha oficina es de suma importancia en virtud a que garantiza la propiedad de un inmueble, o los derechos reales que se puedan tener sobre propiedades ajenas, como por ejemplo una garantía hipotecaria o un derecho de usufructo. Permite conocer quién es el titular del derecho propietario sobre un determinado bien inmueble, así como si éste se halla o no libre de cargas o gravámenes (hipotecas, embargos, anotaciones preventivas, etc.).

3. MARCO TEÓRICO

3.1. LA NAVEGACIÓN AÉREA

En varias obras de aviación, la navegación aérea, llamada en muchas legislaciones nacionales y en los convenios Internacionales, "circulación aérea", se refiere al tránsito de las aeronaves en el espacio aéreo y, por extensión, a las operaciones de los aviones en los aeropuertos y aeródromos.

La navegación aérea está sometida a una pormenorizada y minuciosa reglamentación de derecho público que incluye en principio normas jurídicas y técnicas aplicables a todo tipo de aeronaves, sea civil, comercial o del estado.

En la Triada del Derecho Aeronáutico se encuentra la Norma Jurídica, el Personal Aeronáutico y finalmente la Aeronave. La utilización de la aeronave incluye muchas actividades: el transporte comercial y el no comercial. El primero se refiere al transporte oneroso de personas (PAX), carga (CARGO) y correo aéreo (COMAIL).

El segundo puede o no ser oneroso, pero excluye el transporte como tal, ejemplo, trabajo aéreo como la fumigación agrícola, la fotografía aérea, las aeronaves-hospital, la búsqueda y rescate de personas y bienes a tierra o en el mar, los estudios topográficos, la aviación turística (aeroclubes).

La navegación aérea puede suscitar relaciones jurídicas de diversa naturaleza o especialidad y, por ello, las normas que las regulan, aunque puedan ser agrupadas e identificadas por su objeto aeronáutico, pertenecen a diversas ramas del Derecho, como el Derecho Administrativo (caso de las normas que regulan o autorizan la apertura de aeródromos, las licencias de vuelo o la imposición de sanciones), el Derecho Internacional Público (caso, por ejemplo, de las normas y organizaciones aeronáuticas derivadas de acuerdos internacionales), el Derecho Mercantil (al que se adscriben, por ejemplo, las normas que regulan el contrato de transporte aéreo), el Derecho Laboral (del que forman parte las normas sobre condiciones de trabajo de las tripulaciones) el Derecho Civil (cuando se refiere al Derecho de Propiedad de los predios) o el Derecho Penal (del que proceden las normas que determinan y reprueban los delitos aeronáuticos Art. 139 C.P. Piratería).

Aunque no sean normas jurídicas en sentido estricto y, por ello, no puedan considerarse integradas en el Derecho aeronáutico, muy relevante es la función autorreguladora de las directrices, criterios o reglas adoptados en el seno de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a los que voluntariamente se someten las numerosas compañías aéreas que forman parte de la misma.

El Derecho Aeronáutico, es el conjunto de principios y reglas de derecho público y privado, nacional e internacional, que rigen las relaciones jurídicas derivadas de las actividades de transporte aéreo civil.

Sus fuentes son las siguientes:

- Tratados o convenios internacionales multilaterales.
- Acuerdos bilaterales de transporte aéreo.
- Leyes y reglamentos nacionales en el campo de la Aviación Civil.
- Contratos entre Estados y Aerolíneas.
- Contratos entre aerolíneas.
- Principios generales del derecho internacional.
- Derecho aeronáutico público internacional.

3.2. EL DOMINIO AEREO

Según Moreno Quintana el dominio aéreo comprende el espacio que se extiende en líneas perpendiculares sobre el territorio terrestre y acuático del Estado subyacente²¹, otros definen el dominio aéreo como el espacio atmosférico que cubre el territorio y las aguas territoriales que comprende hasta 12 millas, con el avance sorprendente de la ciencia y tecnología son varios estados que vuelan mucho más allá de la atmosfera terrestre.

La doctrina se orienta en dos sentidos: La libertad del espacio aéreo sustentada por FAUCHILLE que el aire y el espacio aéreo son dos espacios inseparables además los considera como una cosa común, pero MELLO hace notar que de esa confusión surgió el primer error de esta teoría que el aire es inapropiable y el espacio aéreo es apropiable.

La otra doctrina es la Soberanía del Estado definida por WESTLAKE que fue uno de los primeros defensores de la teoría nacional sobre el espacio aéreo, se entendía que la soberanía se extiende naturalmente al espacio aéreo que existe sobre el territorio nacional.

Las grandes potencias poseedoras de grandes flotas aéreas comerciales no tienen el menor interés en conceder un espacio aéreo a favor de los estados subyacentes inclusive las superpotencias realizaban labores de espionaje aéreo crearon cámaras fotográficas y

²¹ TREDINNICK, Felipe (2006), Derecho Internacional Contemporáneo, Ed. 24 de Junio, p. 118

filmadoras como el avión espía norteamericano y luego dispondrían de satélites de observación militar que a partir de más de 600 kilómetros son capaces de localizar las rayas de una cancha de tenis hasta las plantaciones ilegales y arbustos. A finales del siglo XX se consideraba ilimitado el espacio aéreo de un país, pero existe un consenso en el sentido de que los estados no pueden extender su espacio aéreo más allá de la órbita de atracción o sea en el espacio exterior.

En la convención de Francia en materia de aeronavegación se destacaron las convenciones internacional de París y la de Chicago, la primera suscrita por 27 estados y la segunda por 54 fue una de las Convenciones Internacionales que reconoció el principio de la soberanía del estado en el espacio aéreo, y por el extraordinario desarrollo de la aviación y sobre todo militar, motivó que la conferencia Internacional de Aviación Civil realizado en Chicago en 1944, se dedicara a dar solución al transporte y la navegación aéreo y al final de la conferencia se hablo de la aviación civil y el reconocimiento al principio de la soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo. Esta convención fue una de las más importantes llevada a cabo, porque permitió crear la organización de aviación civil Internacional, conocida con la sigla en español de **OACI, destinada a desarrollar los principios y técnicas de la navegación y favorecer el establecimiento de transporte aéreo.**

En la conferencia de Chicago se anunció **Las Cinco (5) Libertades del Aire**, las cuales se deberían de llamar derechos de la aeronavegación civil y comercial, y estas libertades conocidas y aplicadas en casi todo el mundo son:

- **Primera:** Derecho de sobrevuelo del territorio de un Estado contratante (paso inocente).
- **Segunda:** Derecho de aterrizaje para fines no comerciales o sea técnico o escala técnica.
- **Tercera:** Derecho de desembarque de pasajeros, valijas postales y carga que provienen del país de origen de la aeronave.
- **Cuarta:** Derecho de embarcar pasajeros, valijas postales y carga destinados al país de origen de la aeronave.

→ **Quinta:** Y por último el derecho de transportar y desembarcar pasajeros, valijas postales y carga, procedentes de otros países o destinados a éstos (libertad total).

Se puede ver que no se trata de libertades sino de derechos, porque la libertad es la que tiene toda persona para escoger libremente y hacer o no hacer por su voluntad sin vulnerar el derecho de otra persona. En cambio el derecho es más que libertad, en sentido amplio son reglas o normas jurídicas que protegen las relaciones jurídicas; por otro lado se puede decir que el derecho es el interés de cada persona física o jurídica que está protegida por el orden legal o persona humana, para poder ejercer o no en completa libertad, en otros conceptos la libertad es el poder de obrar o no obrar.

En la actualidad la libertad del aire ya es relativa ya que los estados optan por la política de cielos abiertos, en la aeronavegación. El internacionalista Valladao, considera un nuevo delito el secuestro de aviones por pasajeros armados, Estados Unidos es uno de los países que más ha sufrido estos actos, el cual llevó a dictar una severa legislación en que define dicho crimen como ejercicio de control por la fuerza o violencia o tentativa de violencia y con intención maliciosa de una aeronave, la legislación norteamericana prevé una severa sanción para los autores del delito que esta siempre vinculado con el terrorismo.

En las convenciones de Montreal, La Haya y Tokio ya fueron aprobadas normas jurídicas que llegan al principio de la competencia para sancionar la piratería aérea, en el Brasil se considero como crimen contra la seguridad nacional pese que este se originó en Estados Unidos y que se generalizó en el mundo entero. Y en la convención de Tokio sobre infracciones cometidas a bordo de aeronaves no solo se aplica infracciones penales, sino a los actos que ponen en riesgo la seguridad de la aeronave, bienes personas e incluso la normalidad del vuelo (Anexo 17 de OACI y la RAB 107). En segundo lugar la competencia para conocer las infracciones, corresponde al Estado de donde proviene la matrícula de la aeronave, aunque se vio que otro estado puede ejercer su jurisdicción penal.

En la convención de La Haya sobre represión en materia de apoderamiento ilícito de aeronaves que contaba con 109 estados, enfoca ya el problema de la sanción al responsable y obliga a los estados al juicio penal y abre las puertas para la extradición del delincuente y establece la jurisdicción penal. Por su parte la convención de Montreal sobre los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación data desde el año 1971 con 103 estados, en esta se numeran los actos delictivos contra la seguridad aérea que se refiere a ataques intencionales contra aeronave, personas que van a bordo o contra servicios destinados a la navegación aérea RAB-107.3 inciso a) numeral 1), describe 5 tipos de delitos pero en ninguna de estas convenciones se aplica a las aeronaves que pertenecen al campo aduanero y militar.

4. MARCO JURÍDICO

4.1. NORMAS INTERNACIONALES

Las fuentes del derecho aeronáutico podemos clasificarlas de la siguiente manera:

- a) Convenios internacionales.
- b) Leyes Internas
- c) La costumbre
- d) La jurisprudencia
- e) La doctrina

Los Convenios aluden a los acuerdos entre países o partes, y pueden ser multilaterales o bilaterales. En el derecho aeronáutico, esta diferenciación adquiere una peculiaridad ya que los primeros en la mayoría de los casos adquieren un contenido altamente jurídico, mientras que los últimos definen la política de transporte de cada país en el ámbito internacional. Los Convenios multilaterales pueden ser clasificados en generales y especiales: Los convenios Generales “agrupan las convenciones destinadas a regir principalmente cuestiones vinculadas a derechos y obligaciones de los Estados”²².

Respecto de los convenios generales multilaterales, se pueden citar los siguientes:

²² VIDELA ESCALADA, Federico. “Manual de Derecho Aeronáutico”. Buenos Aires, 1979. Pag. 36.

- a) Convenio Internacional de Navegación Aérea. París 1919.
- b) Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. Madrid 1926.
- c) Convenio sobre Aviación Civil Comercial. La Habana 1928.
- d) Conferencia de Chicago de 1944.

El Convenio de París de 1919 y el de Chicago de 1944 son los de mayor importancia. La Conferencia de Chicago fue convocada hacia finales del año 1944, como consecuencia del gran desarrollo alcanzado por la actividad aeronáutica, a partir de la II Guerra Mundial. Estados Unidos promovió la celebración de una Conferencia Internacional con el objeto de reunificar diversos acuerdos en el campo de la aviación civil, logrando un texto que fuera fundamento de una legislación de carácter internacional, regulador de la navegación aérea, y unificando criterios y normas que facilitasen su desarrollo²³.

De allí surge la diferenciación entre los servicios de transporte aéreo regular y no regular, para los que se establecieron regímenes diferentes²⁴. Se propuso también la política de cielos abiertos, a través de la adopción de nueve libertades del aire que son derechos otorgados por los Estados a las aeronaves en su tránsito sobre el espacio aéreo de cada Estado.

Dichas libertades están referidas básicamente a:

- 1ra. - Derechos de vuelo sobre algunos estados sin aterrizar.
- 2da. - Derecho de realizar "escalas técnicas".
- 3ra. - Derecho a embarcar y/o desembarcar pasajeros.
- 4ta. - Derecho a embarcar y/o desembarcar correo.
- 5ta. - Derecho a embarcar y/o desembarcar carga.
- 6ta. - Derecho de realizar tráfico entre dos países pasando por uno intermedio.
- 7ma.- Derecho de pasar por un país intermedio sin realizar una parada de tránsito.
- 8va. y 9na.- Derecho de realizar el servicio de cabotaje.

²³ TAPIA SALINAS, Luis: Curso de Derecho Aeronáutico. Bosch. Barcelona 1980 p. 36

²⁴ VIDELA ESCALADA, Federico. "Manual de Derecho Aeronáutico". Buenos Aires, 1979. Pag. 41

Los convenios especiales son los que abordan temas de orden privado, relacionadas principalmente, con los derechos sobre aeronaves, la regulación del transporte internacional y la responsabilidades de los explotadores de aviones”.

4.1.1. REGULACIÓN Y POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS

La actividad comercial se realizó por mucho tiempo bajo esquemas de control gubernamental; el Estado participaba no solo determinando el funcionamiento de aspectos técnicos y de seguridad del sector, sino también en la determinación de niveles tarifarios. A nivel internacional, el proceso de desregulación se inició décadas atrás, con Estados Unidos a fines de la década del 70, y su Airline Deregulation Act de 1978; sus efectos inmediatos fueron reducción de los precios y entrada de diversas empresas al mercado aeronáutico. Hacia mediados de los 80 muchas de estas empresas desaparecieron, por quiebra o fusión con las grandes empresas del sector. A partir de ese momento, las empresas comenzaron a desarrollar esquemas de operación bajo el sistema de “hub and spoke” ya descrito, dando como resultado una reconcentración del mercado, menores precios, pero también una desmejora en aspectos relacionados con la calidad del servicio.

En Europa los cambios empezaron a principios de los 80 con la privatización de la empresa British Airways en Inglaterra y, luego con la desregulación del transporte aéreo internacional en Holanda. Los demás países de la Comunidad, en su evolución hacia el mercado único, han desregulado progresivamente este sector. Sin embargo, la liberalización no ha sido total, y las autoridades nacionales mantienen el poder de intervenir en caso de que existan perturbaciones. Otros países han llevado a cabo la desregulación del sector a través de procesos de liberalización, como sucedió en Canadá, Chile y Argentina²⁵.

A nivel regional, existen dos bloques:

²⁵ INDECOPI, Situación y perspectivas del sector Aerocomercial – Indecopi – Lima – 2000. Pag. 11

- a) El de la Comunidad Andina, no suscrito por la Argentina, que en 1991 adoptó un modelo multilateral de cielos abiertos, modelo que no se ha extendido a terceros²⁶
- b) El "Acuerdo de Fortaleza", conformado por los países del Mercosur y sus asociados. En este solo se liberalizaron los servicios que pudieran crearse en ciudades secundarias pues los tradicionales servicios troncales continúan regidos por convenios bilaterales²⁷.

Hasta un par de años atrás, se procuraba lograr mayores niveles de desregulación de la actividad, apuntando a un mercado con pocos grupos o agentes aerocomerciales que dominen esta parte del mercado.

4.1.2. CABOTAJE AÉREO

El concepto de Cabotaje aéreo se refiere al "transporte aéreo de personas, mercancías y correo realizado mediante remuneración, siempre que el lugar de embarque y el desembarque estén situados en territorio de un mismo Estado"²⁸. Se basa "en la soberanía de todo Estado para regular su propia navegación y reservarse el ejercicio de una actividad de tipo interno". El Convenio de Chicago, en su artículo 7, señala el derecho de todo Estado de negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes la ejecución de este tipo.

4.1.3. SEGURIDAD

La OACI es quien generalmente establece los criterios o lineamientos que recomienda adoptar a los países miembros respecto a temas de seguridad, a través de las Normas y Métodos Recomendados por la OACI (SARP²⁹). En el tema de la seguridad participan conjuntamente la actividad privada y el Estado, vigilando las condiciones técnicas operativas propuestas por el propio Estado, como las que sugieren la IATA o la OACI.

²⁶ Acuerdo firmado por Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, materializando la Decisión 297 de la Comunidad Andina, que establece la apertura total de los tráficos de tercera, cuarta y quinta libertades dentro de esta subregión en todos los vuelos de pasajeros, carga y correo que operen dentro de la región, sin restricciones de ningún tipo.

²⁷ LENIS, Gustavo. "El Límite de los Cielos Abiertos". En: <http://www.wmrc.com/BusBriefing/BusBriefing/publicationpages/latamca/pdf/publicat/lenis.pdf>

²⁸ TAPIA SALINAS, Luis: Curso de Derecho Aeronáutico. Bosch. Barcelona 1980 p. 263

²⁹ Standards and Recommended Practices.

Precisamente, como **las condiciones propuestas por la OACI tienen carácter de recomendaciones**, se deja un margen de discrecionalidad a la política interna con que cada Estado maneje sus líneas aéreas en cuanto al grado de cumplimiento de sus normas.

Estados Unidos es uno de los países que más atención ha puesto al cumplimiento de estos aspectos. La Federal Aviation Administration (FAA), ha establecido criterios de categorización al desarrollo de las actividades aerocomerciales de los países, basándose en los estándares de seguridad operacional que estos cumplen internamente. Así, ha establecido las siguientes categorías:

- Categoría 1, cuando se trate de un nivel satisfactorio,
- Categoría 2, cuando se trate de una clasificación condicionada y la
- Categoría 3, cuando se trate de un nivel insatisfactorio.

La calificación no se realiza únicamente sobre las calidades técnicas de las aeronaves del país, sino también sobre la idoneidad técnica de los sistemas de comunicación, radares y demás servicios conexos. Asimismo, también se evalúan los servicios de infraestructura aeroportuaria en cuanto a su ubicación. Es posible que países que obtengan la más baja calificación se les impida realizar vuelos a Estados Unidos.

4.2. NORMATIVIDAD AERONÁUTICA DE BOLIVIA

Todos los autores de obras del derecho aeronáutico coinciden en afirmar que las normas de la aviación rigen todas las relaciones que nacen de la actividad aeronáutica, aunque este elemento no figura en muchas definiciones, como es el caso de los derechos de propiedad de la infraestructura donde está construida los aeródromos y los aeropuertos del país.

Al respecto, los primeros aeropuertos públicos del país fueron construidos a finales del año 1926, de acuerdo al mandato de la Ley aprobada por el Presidente Constitucional de la República de Bolivia, Hernando Siles, que autoriza invertir hasta Bs 200.000.- para la construcción de los puertos aéreos de Cochabamba Santa Cruz y Beni, de propiedad exclusiva del Estado, representado por el Lloyd Aéreo Boliviano.

Cuarenta años después, mediante Decreto Supremo N° 08019 de 21 de junio de 1967, el Presidente Constitucional de la República de Bolivia Gral. René Barrientos Ortuño, crea la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA, para que planifique, dirija y administre los aeropuertos abiertos al servicio al público, e implemente en el territorio nacional la organización del espacio aéreo y el control de su tránsito en el marco del Anexo 2 Reglamento del Aire del Convenio de Aviación Civil Internacional suscrita en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

El artículo 5 del D.S. N° 08019 dispone además que los bienes muebles e inmuebles, instalaciones, maquinarias, equipos y demás enseres relacionados con la infraestructura aeronáutica que hasta ese momento estaba a cargo del Lloyd Aéreo Boliviano, pase a poder de AASANA. El 16 de octubre de 1968, el Presidente René Barrientos Ortuño, eleva a rango de Ley el D.S. N° 08019.

El 15 de octubre de 1975, el Gral. Hugo Banzer Suarez. Presidente de la República, mediante Decreto Ley N° 12965 define el status jurídico de AASANA, ratifica sus fines de creación y le faculta a contraer obligaciones, actos y contratos para la adquisición, conservación, administración y disposición de bienes muebles e inmuebles en el marco de la normativa legal pertinente.

A partir de la aprobación de la Constitución Política del Estado, numeral. 14 parágrafos I del Art. 298, establece que son competencias privativas del nivel central del estado: “el control del espacio y tránsito aéreo en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental”, en este caso los aeropuertos públicos del país; **por lo tanto el perfeccionamiento de los derechos de propiedad estarán amparados en esta normativa legal**, bajo responsabilidad de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Aeronavegación Aérea.

Complementando esta disposición, los predios que utilizan espacios territoriales de propiedad privada, podrán ser sujetos de reversión, en el marco del Art. 57 de la CPE que determina que

“la expropiación se impondrá por causa o necesidad de utilidad pública, calificada conforme con la ley y previa indemnización justa”.

Una vez aprobada la norma jurídica, la aplicación reglamentaria, en caso de expropiación, está garantizada, porque AASANA cuenta con los recursos económicos que podrán financiar esta excepción, al margen de poseer del personal humano y los medios técnicos necesarios para su aplicación y ejecución correspondiente.

4.2.1 EXPROPIACION

La expropiación³⁰ procede cuando existe una justa y previa indemnización por causa de utilidad pública o cuando no cumple una función social, que se califica con arreglo a leyes especiales que la regulan (Art. 108 Código Civil – Expropiación).

4.2.2 LEY N° 2902 – LEY DE LA AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA.

Esta Ley en su Art. 21, segundo párrafo, determina que “La Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea de aeropuertos AASANA, que rige por Ley No. 412 de 16 de octubre de 1968, es la encargada de proveer servicios de control de tránsito aéreo, protección al vuelo, de radio comunicación, meteorología, servicio de rampa, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes, carga y correo, informes meteorológicos, satelitales y de ayudas visuales.

El Estado a través de esta entidad, planificará **la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los aeródromos destinados al servicio público**, para lograr una adecuada infraestructura, que sea la base del desarrollo del transporte aéreo interno e internacional y la defensa nacional, igualmente podrá estimular la construcción y funcionamiento de aeródromos privados, reservándose la dirección y organización del los servicios de protección al vuelo y de la Seguridad Aeroportuaria en Tierra.

³⁰ CODIGO CIVIL, D.L. N° 12.760, Título III Art. 108 Expropiación

Asimismo el Art. 22 de la misma Ley, norma que: **“Todo aeródromo deberá ser Certificado y Habilitado por la autoridad aeronáutica**, a cuyo efecto se aplicaran las normas generales que establezca la reglamentación pertinente. La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados pueden ser efectuados por personas naturales o jurídicas”.

4.2.3 REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA.

La Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 139 Reglamento sobre Certificación y Operación de Aeródromos, en el Apéndice “A”, parte 2 Detalles del Emplazamiento del Aeropuerto, Numeral 4 considera para efecto de certificación se debe presentar como requisito: “Detalles del título del emplazamiento del aeropuerto. Si los límites del aeropuerto no están definidos en los documentos de títulos, indicar los detalles del **TITULO DE PROPIEDAD** o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeropuerto está emplazado y adjuntar un plano que indique los límites y vecinos, así como la posición del aeropuerto”.

4.2.4 ADMINISTRACION DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES A LA NAVEGACION AEREA

AASANA fue creada mediante D.S. N° 8019 por el Presidente Constitucional de la República René Barrientos Ortuño, elevado al rango de Ley en fecha 16/10/68, como entidad del Estado con personería jurídica y autonomía técnica operativa, teniendo por objeto la planificación, dirección y administración de aeropuertos abiertos al servicio público, ratificado por Decreto Ley N° 12.965 que en su artículo primero aclara que AASANA es una institución pública descentralizada con personalidad jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

4.3. REGULACION DE LA OPERACIÓN DE AEROPUERTOS Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE

La regulación, control y fiscalización de los servicios aeroportuarios normado por la Ley de Aeronáutica Civil N° 2902 y el Decreto Supremo N° 24718, están regidas bajo competencia de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), creada mediante Decreto Supremo N° 0071 de 9 de abril de 2009, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, entidad que realiza la regulación económica, otorgación de autorizaciones para la prestación del servicio público aéreo, seguimiento al contrato de concesión de aeropuertos y obligaciones emanadas del mismo, velando por el desarrollo de infraestructura para mejorar el nivel de servicios prestados, investigaciones de oficio o de denuncia por presuntas prácticas anticompetitivas o abusivas contra competidores o usuarios, proposición y control de estándares de calidad y determinación de tarifas.

4.4. EL REGISTRO DE PROPIEDAD DE LOS INMUEBLES PUBLICOS

El año 2002, durante el gobierno del ex Presidente Jorge Quiroga Ramírez, se promulgó la Ley N° 2.372 titulada "Ley de Regularización Del Derecho Propietario Urbano", para que a través de procedimientos excepcionales se regularice masivamente la titulación individual y registro en la Oficina de Derechos Reales de todos los inmuebles urbanos que al 31 de diciembre de 2000, que no cuenten con títulos registrados en Derechos Reales.

Sin embargo, la norma legal no fue ejecutada por AASANA, para formalizar la inscripción de los documentos de propiedad de los aeropuertos del país, en virtud a que existía conflicto de intereses sobre el derecho propietario, y no pudieron ser resueltos difiriendo el trámite legal de perfeccionamiento y registro de la titularidad de los predios a favor del Estado a través de la oficina de Derechos Reales, tal como manifiesta el Art. 10 de la misma norma.

4.5. LOS IMPUESTOS A LA PROPIEDAD DE AEROPUERTOS PÚBLICOS

Los aeropuertos públicos estas exentos del pago de impuestos a la propiedad, para este fin los Gobiernos Autónomos Municipales consideran como base de propiedad estatal el clasificador público emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, en que se especifican cuales son las instituciones públicas que se benefician de esta franquicia. En caso de no estar

considerados en el clasificador del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, debe tramitar su certificación como institución del Estado en el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas o en el Servicio Nacional del Patrimonio del Estado.

Como se aprecia, los Gobiernos Municipales, no exigen el registro de la propiedad de aeropuertos para otorgar exenciones a los impuestos, siendo suficiente el registro presupuestario del inmueble en el Presupuesto General de la Nación, o la certificación del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (ex Hacienda), o en su caso el SENAPE.

4.6. EL REGISTRO DE PROPIEDAD DE LOS AEROPUERTOS DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.

La entidad pública que se encarga por cuenta del Estado, de administrar los bienes patrimoniales, muebles e inmuebles, es el Servicio Nacional de Patrimonio del Estado SENAPE, creada mediante **Decreto Supremo N° 28.565**, como entidad desconcentrada del Ministerio de Hacienda (hoy Economía y Finanzas Públicas), que tiene entre sus propósitos fundamentales el efectuar el registro de los bienes del Estado y promover el saneamiento y la valoración de los mismos, previa reglamentación.

Una de las competencias básicas de esta entidad autónoma es el efectuar la inscripción, registro, promoción de la valoración y del saneamiento, certificación de registro de los bienes de propiedad del Estado, adquiridos con: recursos propios, con recursos TGN; con recursos provenientes de cooperación internacional; con fondos generados con la emisión de bonos; con fondos provenientes de procesos de titularización; recibidos como donación; recibidos como pago de acreencias; dados en administración, fideicomiso, etc.; dados en alquiler o comodato; recibidos como transferencia de cualquier institución, proyecto o persona natural o jurídica y cualquier otra modalidad de adquisición.

En el ámbito de estas competencias, el SENAPE requirió a todas las entidades públicas a nivel nacional, el registro de los bienes del Estado Plurinacional de Bolivia, al amparo de la Resolución Administrativa N° 054/2010, con el propósito de reglamentar el proceso para la

inscripción, registro, control de registro y certificación de los bienes que son utilizados y administrados por las Entidades Públicas del Estado Plurinacional.

Este proceso debe realizarse mediante Declaración Jurada de las Máximas Autoridades Ejecutivas de las entidades, para que el registro se adecue a una de las siguientes modalidades:

a) Registro Definitivo.- Procederá el Registro definitivo de los bienes, cuando la Declaración Jurada esté respaldada con fotocopias simples de la documentación de derecho propietario perfeccionado.

- Para Inmuebles: Folio Real, Testimonio de Propiedad, Certificado Catastral.
- Para Vehículos: Registro Único Automotor (RUA).

- Para Maquinaria y Equipo: Factura de compra.

- Para alquiler de inmuebles: contrato de alquiler, convenio o acuerdo de alquiler.

b) Registro Preventivo.- Procederá el Registro preventivo, cuando la entidad presente fotocopia simple de la documentación legal intermedia, que evidencie la propiedad del bien hasta que concluya el saneamiento del mismo. La presentación de los siguientes documentos, será necesaria para efectuar el registro correspondiente:

- **Para Inmuebles:** Testimonio de Propiedad sin registro en Derechos Reales, Título Ejecutorial, Ley del Estado Plurinacional, Decreto Supremo, Resolución Ministerial, Resolución Administrativa, Ordenanza Municipal, Resolución Municipal, y otras disposiciones normativas que autoricen la compra del bien y acrediten el derecho propietario, documento privado de transferencia, planos, avalúo técnico, informe legal, informe técnico de sustento.

- **Para vehículos:** Póliza de Importación, factura, Ley del Estado Plurinacional, Decreto Supremo, Resolución Ministerial, Resolución Administrativa, Documento de Transferencia, avalúo técnico, informe legal, informe técnico de sustento correspondiente.

- **Para maquinaria y equipo:** Normativa legal o documento que acredite la compra del bien.

- c) **Registro Provisional.-** Procederá el registro provisional, cuando la entidad no dispongan de ningún documento que demuestre su derecho propietario.

Como se puede apreciar, el registro público de bienes muebles e inmuebles en el Servicio Nacional de Patrimonio del Estado (SENAPE), se realiza para efectos de existencia y registro patrimonial, sin que se evidencia una solución expresa a la ausencia de documentos de propiedad que puedan ser registrados ante la oficina de Derechos Reales, manteniéndose el vacío legal que impide perfeccionar la documentación de los aeropuertos públicos del país.

4.7. PATRIMONIO DE ENTIDADES DESCENTRALIZADAS

La norma jurídica que rige y ampara las actividades de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) están regidas en el marco del Art. 7 del Decreto Supremo N° 304 de fecha 16 de septiembre de 2009, párrafo II inc. a) las Instituciones Descentralizadas tienen personalidad jurídica y patrimonio propio, además que tienen capacidad de decisión administrativa, financiera, legal y técnica (e), y La definición de políticas y lineamientos institucionales está a cargo de un Directorio, de una Instancia Superior de Coordinación o de la Ministra o Ministro que ejerce tuición (d).

Esta normativa a la fecha ha sido abrogada, debido a los conflictos sociales que se presentaron ante su promulgación y vigencia, por las tuiciones y competencias en que se enmarcaban las diferentes instituciones públicas.

CAPITULO II SECCION PROPOSITIVA

1. DIAGNÓSTICO LEGAL Y TÉCNICO DE LOS REGISTROS DE PROPIEDAD DE LOS AEROPUERTOS PÚBLICOS DEL PAÍS.

Para determinar la situación actual de los registros de propiedad de los aeropuertos públicos de Bolivia, se realizaron investigaciones a los documentos que se encuentran en las Unidad Nacional Jurídica y la Dirección Técnica de AASANA , donde se pudo evidenciar que en Bolivia operan 38 aeropuertos públicos, internacionales, interdepartamentales y provinciales, todos bajo dependencia directa de AASANA, de los cuales ninguno de estos aeropuertos tienen los documentos de propiedad perfeccionados y en su mayoría se encuentran pendientes para el registro en Derechos Reales.

1.1. AEROPUERTOS PÚBLICOS DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

DEPARTAMENTO: CHUQUISACA				
No.	LUGAR	CODIGO	AEROPUERTO	OBSERVACIÓN
1	SUCRE	SLSU	Juana Azurduy de Padilla	Sin título de propiedad
2	MONTEAGUDO	SLAG	Monteagudo	Id.
DEPARTAMENTO: LA PAZ				

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
DIRECCIÓN DEL "PETAENG"

3	LA PAZ	SLLP	Internacional de El Alto	Sin título de propiedad
4	COPACABANA	SLCC	Copacabana	Id.
5	APOLO	SLAP	Apolo	Id.
6	CHARAÑA	SLCN	Charaña	Id.
7	LAJA	SLLJ	Laja	Id.
DEPARTAMENTO: COCHABAMBA				
8	COCHABAMBA	SLCB	Internacional Jorge Wilstermann	Sin título de propiedad
DEPARTAMENTO: ORURO				
9	ORURO	SLOR	Juan Mendoza	Sin título de propiedad.
DEPARTAMENTO: POTOSI				
10	POTOSI	SLPO	Cap. Nicolás Rojas	Sin título de propiedad.
DEPARTAMENTO: TARIJA				
11	TARIJA	SLTJ	Cap. Av. Oriel Lea Plaza	Sin título de propiedad.
12	YACUIBA	SLYA	Yacuiba	Id.
13	VILLAMONTES	SLVM	Tcnl. Rafael Pabón	Id.
14	BERMEJO	SLBJ	Bermejo	Id.
DEPARTAMENTO: SANTA CRUZ				
15	SANTA CRUZ	SLVI	Internacional de Viru Viru	Sin título de propiedad.
16	SANTA CRUZ	SLET	El Trompillo	Id.
17	PUERTO SUAREZ	SLPS	Cap. Av. Salvador Ogaya g.	Id.
18	CAMIRI	SLCA	Camiri	Id.
19	ASCENCION GUARAYOS	SLAS	Ascensión de Guarayos	Id.
20	CONCEPCION	SLCP	Concepción	Id.
21	ROBORÉ	SLRB	Roboré	Id.
22	S. IGNACIO DE VELASCO	SLSI	Cap. Av. Juan Cochamanidis S.	Id.
23	SAN JAVIER	SLJV	San Javier	Id.

24	VALLE GRANDE	SLVG	Cap. Vidal Villagomez Toledo	Id.
25	SAN JOSE DE CHIQUITOS	SLJE	San José de Chiquitos	Id.
26	SAN MATIAS	SLTI	San Matías	Id.
DEPARTAMENTO: BENI				
27	TRINIDAD	SLTR	Tte. Av. Jorge Henrich Araoz.	Sin título de propiedad.
28	RURRENABAQUE	SLRQ	Rurrenabaque	Id.
29	RIBERALTA	SLRI	Cap. Av. Selín Zeitun López	Id.
30	GUAYARAMERIN	SLGY	Cap. Av. Emilio Beltrán	Id.
31	SAN BORJA	SLSB	Cap. Av. Germán Quiroga G.	Id.
32	REYES	SLRY	Reyes	Id.
33	SANTA ANA	SLSA	Santa Ana del Yacuma	Id.
34	MAGDALENA	SLMG	Magdalena	Id.
35	SAN IGNACIO DE MOXOS	SLSM	San Ignacio de Moxos	Id.
36	SAN JOAQUIN	SLJO	San Joaquín	Id.
37	SAN RAMON	SLRA	San Ramón	Id.
DEPARTAMENTO: PANDO				
38	COBIJA	SLCO	Cap. Anibal Arab Fadul	Sin título de propiedad.

Fuente: Elaboración propia en base a información emanada de la Unidad Nacional de Desarrollo Aeroportuario de AASANA.

TOTAL 38 AEROPUERTOS PUBLICOS SIN TITULO DE PROPIEDAD

2. RIESGOS DE SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS, AVIONES, INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE AERONAVEGACIÓN POR PROBLEMAS DE INVASIONES Y LOTEAMIENTOS ILEGALES.

Para evaluar los riesgos que genera la falta de delimitación territorial por la ausencia de registros de propiedad y por el certificado catastral municipal, se consultó sobre las posibles

consecuencias que afectarían a la certificación de los aeropuertos, la seguridad de las aeronaves y la seguridad a la vida de la tripulación y pasajeros de un avión, al Jefe de la Unidad Nacional de Desarrollo Aeroportuario de AASANA, manifestó lo siguiente:

1. ¿Cuáles son los riesgos que corren los aeropuertos por no tener perfeccionados su registro propietario?

→ R. Se pone en riesgo la seguridad operacional de la actividad aérea por invasiones y loteamientos ilegales, cuando entran a los márgenes de pista los loteadores, lo cual produce una "Reducción de Categoría". Esto debido a la disminución de las medidas de la franja a partir del eje de la pista, dimensión que está sujeto a la categoría del aeropuerto que puede ser desde los 50 a 150 metros a cada lado del eje, situación que también provoca la disminución del camino del área perimetral del aeródromo.

2. ¿Qué otra consecuencia trae la invasión del área perimetral de los aeropuertos?

→ R. Invasión en el umbral, también produce la Reducción de Categoría por cambio de diseño de aeronave, un aeropuerto está habilitado para el aterrizaje de una determinada categoría de avión (mayor envergadura), pero por estos factores este tipo de aeronave no estaría en condiciones de operar, por lo cual se recomienda la operación de otro tipo de aeronave de menor envergadura. Por ejemplo una aeronave tipo B737-300 por un B727-100.

3. ¿Se ha identificado la construcción de edificaciones en áreas que antes estaban delimitadas por el perímetro del aeropuerto?

→ R. Si, en Tarija y en el Trompillo por ejemplo invadieron el aeropuerto y construyeron casas que, como manifesté anteriormente llegaron a **perforar el cono de aproximación de las operaciones aéreas**, esto a consecuencia de las construcciones de casas o edificios cerca al umbral de pista, así como por instalaciones de antenas, chimeneas, arboles etc.

4. ¿Han identificado otro tipo de invasión a las áreas perimetrales del aeropuerto?

→ R. Si, por ejemplo en aeropuertos que no están debidamente cercados, se origina el ingreso de personas, animales y vehículos cerca a la pista de aterrizaje, provocando que las aeronaves que se encuentren en pleno procedimiento de aterrizaje tengan que reatar o abortar mediante un peligroso procedimiento, poniendo en riesgo por esta intempestiva y brusca maniobra la estructura de la aeronave, así como la vida de los tripulantes y pasajeros por el violento ascenso hacia las alturas; lo cual causa un susto a los pasajeros que generalmente se encuentran desprevenidos ante este tipo de incidentes que podría acabar en accidentes.

3. ALTERNATIVAS JURIDICAS DE SOLUCIÓN PARA EL SANEAMIENTO LEGAL DE LOS TERRITORIOS DONDE SE ENCUENTRAN CONSTRUIDOS LOS PREDIOS PUBLICOS DE LA AERONAVEGACIÓN.

En virtud a que el inc. 14 Parágrafo I del Art. 298 de la Constitución Política del Estado, establece como **competencias privativas del nivel central del Estado** la “Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental”, así como mediante Ley N° 12.965 se ratifica a la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea como **entidad descentralizada**, con personalidad jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Por este y otros motivos, es de imprescindible necesidad pública, que AASANA en el marco de las competencias asignadas cuente a la brevedad posible con el derecho propietario de todos los aeropuertos públicos del país, para que de esta forma cumpla con los Convenios y Acuerdos internacionales de Certificación y Administración Aeroportuaria, establecido y exigido su cumplimiento en el Art. 22 de la Ley 2902 Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia y en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 139 Reglamentación Sobre Certificación y Operación de Aeródromos, emanada de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Bolivia.

Considerando que los aeropuertos públicos de Bolivia están ubicados en territorios autónomos municipales, así como el registro y fusión de partidas depende del Órgano Judicial a través de Derechos Reales, la única norma jurídica que es de cumplimiento obligatorio y constitucional en todos los Órganos del Estado, es la promulgación de una "Ley" del Estado Plurinacional de Bolivia, aprobada previamente por la Asamblea Legislativa Plurinacional, para lo cual se propone el presente proyecto de la siguiente Ley:

PROYECTO DE LEY No. 000/2011

Por cuanto, la Asamblea Legislativa del Estado Plurinacional de Bolivia, ha sancionado la siguiente Ley:

DECRETA:

"LEY DE REGULARIZACION DE DERECHO PROPIETARIO DE LOS AEROPUERTOS PUBLICOS DE BOLIVIA"

ARTÍCULO PRIMERO.- La presente Ley tiene por objeto declarar de prioridad nacional e imprescindible necesidad la realización de saneamiento del Derecho Propietario de los predios y áreas dentro del perímetro donde se encuentran emplazados y operan actualmente los aeropuertos públicos del país, a favor de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA).

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se instruye a las entidades públicas del nivel central, gobiernos autónomos departamentales, municipales, Fuerzas Armadas de la Nación y otros que tengan inscritos en Derechos Reales títulos de propiedad, a transferir a título gratuito los predios que se encuentran comprendidos dentro del perímetro aeroportuario en favor de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), entidad

descentralizada y de patrimonio propio bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

ARTÍCULO TERCERO.- Se autoriza a AASANA gestionar recursos económicos para la indemnización por la expropiación de predios privados que se encuentren dentro del perímetro de los aeropuertos, previa coordinación con los Gobiernos Autónomos Municipales que correspondan, sujeto a verificación del Derecho de Propiedad en las oficinas de Derechos Reales de cada departamento o provincia. El Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, registrará los fondos necesarios destinados para esta operación en el Presupuesto General de la Nación de acuerdo a normas establecidas para el efecto.

ARTÍCULO CUARTO.- Se instruye a los Ministerios de Gobierno y de Defensa, apoyar el proceso de desalojo y consolidación de esos predios públicos que estén o sean ocupados ilegalmente por personas u organizaciones y que se encuentren dentro del área perimetral de los aeropuertos públicos del país.

ARTÍCULO QUINTO.- Las Oficinas Departamentales y Provinciales de Derechos Reales, facilitarán todos los trámites de registros y fusión de partidas de derecho propietario de los aeropuertos públicos del país en estricto cumplimiento de la presente Ley.

Remítase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los.....días del mes dede dos mil once años.

Por lo tanto, se promulga para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Es dado en el Palacio de Gobierno en la ciudad de La Paz a los.....días del mes de dos mil once años.

CAPITULO III

SECCION CONCLUSIVA

La falta del registro propietario de los aeropuertos públicos del país, es una falencia que se arrastra desde hace muchos años, podemos aseverar que desde la constitución de AASANA desde el año 1968, sólo 3 aeropuertos están por lograr perfeccionar los títulos de propiedad, mientras queda vigente el perfeccionamiento de 35 aeropuertos públicos del país.

Esta situación pone en riesgo el derecho de uso, disposición y disfrute de los predios, limitando las posibilidades de expansión y mejoras sustanciales en la infraestructura y equipamiento de los aeropuertos públicos ubicados en todo el territorio nacional.

En este sentido podemos concluir con lo siguiente:

CONCLUSIÓN 1

DEL PROBLEMA

La aprobación de la **Ley de Regularización del Derecho de Propiedad de los Aeropuertos Públicos de Bolivia**, a favor de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea, viabilizará el proceso de saneamiento de los títulos de propiedad y permitirá realizar la fusión de partidas, para contar con un registro único de cada aeropuerto. Este

documento posibilitará que AASANA gestione la Certificación y Calificación de cada aeropuerto, además que se priorizará la ampliación, mejoras, vialidad técnica, operacional, administrativa y de gestión del servicio aeronáutico del país.

Adicionalmente se tramitará recursos de inversión externa e interna para ejecutar proyectos de construcción, equipamiento y sistemas modernos de control en los aeropuertos internacionales e interdepartamentales del país, así como su modernización acorde a los avances de la aeronavegación regional y mundial.

CONCLUSIÓN 2

CRITERIO PERSONAL

En lo personal, considero que la gestión de una norma legal que permita a AASANA perfeccionar sus títulos de propiedad, es de necesidad inmediata, por cuanto el país corre el riesgo de perder recursos de inversión externa para ampliar y construir nuevas infraestructuras aeroportuarias, y de este modo garantizar la seguridad jurídica de la institución, la seguridad de las aeronaves que aterrizan y despegan de los aeropuertos del país y fundamentalmente la seguridad referida a la vida de las personas, como es el caso de la tripulación, los pasajeros e inclusive personas que invaden el área perimetral del aeropuerto.

RECOMENDACION

Este documento, se constituye en un trabajo de investigación serio que puede ser utilizado por la entidad pública descentralizada de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), como un Mecanismo Jurídico para fundamentar la imperiosa necesidad que tienen para perfeccionar los títulos de propiedad de los aeropuertos públicos del país, así como constituir una base de investigación de aspectos relacionados al Derecho Aeronáutico, Derechos Reales y normas que rigen el tránsito aéreo en todo el territorio nacional.

Por lo tanto se debe recomendar a la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) gestionar la aprobación de este proyecto de Ley, a fin de sanear definitivamente los derechos de propiedad de los aeropuertos públicos del país, a efecto de dar cumplimiento a las normativas nacionales en vigencia, regulaciones internacionales y por ende en la aplicación y consolidación de las nuevas políticas de desarrollo aeroportuarios que viene implementando acertadamente el Órgano Ejecutivo del nuevo Estado Plurinacional de Bolivia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Nueva Constitución Política del Estado.
Representación Presidencial para la Asamblea Constituyente (REPAC).
- Ley de 23 de septiembre de 1926 – Gaceta Oficial de Bolivia.
- Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia.
Gaceta Oficial de Bolivia, Año XLIV No. 2683 La Paz Bolivia.
- Ley No. 412 de fecha 16 de octubre de 1968 - Gaceta Oficial de Bolivia, No. 8.202
- Decreto Ley No. 12760 – Código Civil de Bolivia.
Serrano Torrico, Servando – Editor Autorizado.
- Decreto Ley No. 12965 de fecha 15 de octubre de 1965.
Gaceta Oficial de Bolivia, No. 23104 - La Paz Bolivia.
- Decreto Supremo No. 08019 - de fecha 21 de junio de 1967.
Gaceta Oficial de Bolivia, No. 7.284 – La Paz, Bolivia.
- Decreto Supremo No. 08240 - de fecha 24 de enero de 1968.
Gaceta Oficial de Bolivia, No. 7.283 – La Paz, Bolivia.
- Resolución Ministerial No. 320 de fecha 1º. de diciembre de 2004.
(Aprobación de la nueva Reglamentación Aeronáutica Boliviana).
- Reglamentación Aeronáutica Boliviana – RAB 139.
Dirección General de Aeronáutica de fecha 14 de noviembre de 2008
- Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.
Madrid, 29 de diciembre de 1969 – Distribuido por la OACI.
- Tredinnick Abasto, Felipe: Derecho Internacional Contemporáneo.
Edición de fecha 24 de junio de 2006.
- Gómez Puente, Marcos: Derecho Administrativo aeronáutico, Iustel, Madrid, 2006.
- Parada Vázquez, José Daniel: Derecho Aeronáutico, Marcial Pons, Madrid, 2000.
- Tapia Salinas, Luis - Derecho Aeronáutico, 2ª ed., Bosch, Barcelona, 1993.
- Barragán Rossana, Formulación de Proyectos de Investigación, PIEB, Ed. Offset Boliviana, La Paz, 2001

ANEXOS

- 1.- Conceptos, Definiciones y Acrónimos.
- 2.- Leyes, Decretos Supremos, Resolución Ministerial, Reglamentos y Convenio.
- 3.- Relación y Estado Legal de los Aeropuertos Públicos del País.
- 4.- Estadísticas de Ingresos por concepto de Sobrevuelos (1º. Libertad del Aire).
- 5.- Problemáticas en la Construcción del Aeropuerto Juan Mendoza de Oruro.

— 0 —
→