

## RESOLUCIÓN MINISTERIAL JERÁRQUICA

MOPSV/DGAJ/URJ N° **047**

La Paz, **26 FEB 2020**

### VISTOS:

El recurso jerárquico interpuesto en fecha 26 de julio de 2019 por el Ing. Linder M. Delgadillo Medina en representación de la **EMPRESA ECOJET S.A.**, contra la **Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019** de 08 de julio de 2019, emitida por la **Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT**, los antecedentes que conforman el expediente elevado por dicha autoridad con nota ATT-DJ-N LP 591/2019 de 29 de julio de 2019, el Informe Jurídico INF/MOPSV/DGAJ N° 105/2020 de 13 de febrero de 2020, emitido por la Unidad de Recursos de Jerárquicos y todo lo que ver convino y se tuvo presente.

### CONSIDERANDO:

Que, mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 50/2017 de 6 de febrero de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, dispuso formular cargos contra la Línea Aérea ECOJET S.A. – **ECOJET S.A.** por la presunta infracción a lo establecido en el inciso b) numeral VII del Artículo 39 de la Ley N° 165 General de Transporte y sancionada por el Artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 de 22 de julio de 1997, al haber incumplido, presumiblemente, los límites de tolerancia establecidos en el Artículo 2° de la Resolución Administrativa TR N° 0384/2010 de 9 de agosto de 2010 (**RAR 384/10**), toda vez que el operador habría alcanzado un resultado del Factor de Cancelación (**FDC**) igual al 0.31 (excediendo el límite de 0.04) un resultado al Factor de Puntualidad (**FDP**) de 0.67 (por debajo del 0.83 mínimo permitido), en el trimestre comprendido entre los meses de febrero y abril de 2015. Dicho Auto se notificó al operador el 13 de febrero de 2017.

Que, dentro del término probatorio dispuesto en el Auto ATT-DJ-A TR LP 110/2017 de 7 de marzo de 2017, en fecha 13 de marzo de 2017, ECOJET S.A. presentó descargos sobre la relación de vuelos demorados y cancelados en el trimestre observado, procediendo el ente regulador a clausurar el término probatorio y, mediante Comunicación Interna ATT-DJ-CI LP 1194/2017 de 30 de marzo de 2017, se solicitó al Director Técnico Sectorial de Transportes y Servicio Postal a.i. que en un plazo de **cinco días**, emita un informe técnico sobre la documentación cursante en el expediente a los efectos de la emisión de la respectiva resolución administrativa.

Que, el solicitado informe técnico es emitido en fecha 8 de marzo de 2019, signado como ATT-DTRSP-INF TEC LP 188/2019, es decir **DOS AÑOS DESPUÉS**, demora que representa inobservancia al parágrafo II del Artículo 17 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo y que no cuenta con justificación, aspecto que llama la atención de este Ministerio y que amerita un pronunciamiento de su parte.

Que, en mérito al extemporáneo informe técnico, se emitió la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 26/2019 de 22 de marzo de 2019, disponiendo:

**"PRIMERO.- Declarar IMPROBADOS los cargos formulados contra la LÍNEA AÉREA ECOJET SOCIEDAD ANÓNIMA – ECO JET S.A. por la presunta comisión de la infracción "Incumplimiento de las resoluciones distadas (SIC) por el Superintendente" (ahora Director Ejecutivo) tipificada por el artículo 37 del DS**



24718, por el incumplimiento del FDP establecido en la RAR 384/2010, durante el trimestre comprendido entre los meses de febrero – abril de la gestión 2015.

**SEGUNDO.-** Declarar **PROBADOS** los cargos formulados contra la **LÍNEA AÉREA ECO JET SOCIEDAD ANÓNIMA – ECO JET S.A.** por la presunta comisión de la infracción "Incumplimiento de las resoluciones distadas (SIC) por el Superintendente" (ahora Director Ejecutivo) tipificada por el artículo 37 del DS 24718, por el incumplimiento del FDC establecido en la RAR 384/2010, durante el trimestre comprendido entre los meses de febrero – abril de la gestión 2015.

**TERCERO.-** En virtud a lo dispuesto en el punto resolutivo segundo de la presente resolución, **SANCIONAR** a la **LÍNEA AÉREA ECO JET SOCIEDAD ANÓNIMA – ECO JET S.A.** con una multa de Bs62.500.- (Sesenta y Dos Mil Quinientos 00/100 Bolivianos), en conformidad a los establecido en los artículos 37 y 39 del DS 24718..."

Que, en las principales consideraciones de la referida resolución sancionatoria, la ATT manifiesta lo siguiente:

**"1.- Factor de Cancelación – FDC:**

La Dirección Técnica Sectorial de Transporte concluida la evaluación del FDC, estableció a existencia de 748 vuelos que fueron cancelados por el OPERADOR de manera injustificada, durante el trimestre comprendido entre los meses de febrero - abril de 2015, determinando la existencia de un presunto incumplimiento en el parámetro establecido para este Factor, dichos vuelos se dividen de la siguiente manera:

Mes / Trimestre	Vuelos Observados
	Cancelados
Febrero / 15	109
Marzo / 15	273
Abril / 15	366
<b>Febrero a abril</b>	<b>748</b>

Realizada la valoración de la prueba presentada por el OPERADOR, respecto a los 748 vuelos cancelados, se determinó que 496 vuelos cuentan con prueba de descargo válida, y para los 252 vuelos restantes los descargos presentados en algunos casos no fueron considerados válidos o no se presentaron descargos, de acuerdo al siguiente detalle:

- En cuatrocientos noventa y seis (496) vuelos cancelados, el OPERADOR adjuntó Reportes Técnicos de Mantenimiento (ATL), que en el marco de lo que señala el artículo octavo (pruebas de descargo) del REGLAMENTO APROBADO POR LA RA 419/08, el personal técnico de la Dirección Técnica Sectorial de Transporte revisó y evaluó dicha prueba considerando el número de vuelo afectado, la fecha del reporte técnico, la aeronave afectada (constatando si afectó al vuelo en cuestión), la estación y fecha de liberación de la aeronave para que vuelva al servicio, determinando en su gran mayoría que las aeronaves del OPERADOR entraron en mantenimiento afectando a los vuelos programados y a sus vuelos añadidos, por lo que la prueba se constituye en válida para eximir de responsabilidad.
- En cincuenta y ocho (58) vuelos cancelados, el OPERADOR adjuntó los Reportes Técnicos Mantenimiento (ATL), los cuales fueron evaluados por el personal técnico de la Dirección Técnica Sectorial de Transporte, considerando el número de vuelo afectado, la fecha del reporte técnico, la



aeronave afectada (constatando si afectó al vuelo en cuestión), la estación y fecha de liberación de la aeronave para que vuelva al servicio, determinando que las aeronaves del OPERADOR que entraron en mantenimiento no afectaron a los vuelos de referencia programados, ni a sus vuelos añadidos, por lo que, la prueba no se constituye como válida para eximir de responsabilidad.

- En ciento ochenta y cinco (185) vuelos cancelados, el OPERADOR adjuntó email en relación la modificación de sus vuelos. Previa valoración de dicha documentación, el personal de la Dirección Técnica Sectorial de Transporte, aclaró que el artículo Octavo (pruebas de descargo) del REGLAMENTO APROBADO POR LA RA 419/08, hace referencia a las notas de planificación, señalando lo siguiente:

"La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros no será responsable de aquellas cancelaciones que se hagan conocer a los pasajeros con antelación de al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo"

La RA 419/2008 modificada por el artículo segundo de la RA 59/09, estableció lo siguiente:

"Se modifica el parágrafo II del Artículo Quinto por el siguiente texto: "Para que una cancelación no sea considerada en el cálculo del FDC, los titulares aeronáuticos deberán hacerla conocer mediante comunicación pública (notas de planificación, prensa, etc.), directa a los pasajeros o a las agencias de viaje, con antelación de, al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo, en caso de vuelos internacionales y doce (12) horas, en caso de vuelos nacionales."

Dicho de otra manera, la norma vigente claramente señala que ante una cancelación de un vuelo programado, el Operador aéreo debe notificar al pasajero con una antelación de 12 horas, mediante una comunicación directa.

Bajo ese contexto, del análisis de los EMAIL presentados por el OPERADOR para descargar los vuelos cancelados por planificación, se observó que estas pruebas simplemente son correos electrónicos (e-mail) propiamente dichos, es decir que son correos que remiten los responsables del Departamento de "PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE VUELOS" del OPERADOR, vale decir que tal área notifica a los funcionarios de las otras áreas de la misma empresa sobre la modificación de sus vuelos inicialmente programados, es decir es una notificación interna de la empresa, en la que adjuntan el nuevo itinerario de sus vuelos a ejecutar como los vuelos reprogramados y cancelados y no son notificados directos a los pasajeros o agencias de viajes, por lo que dichas pruebas no demuestran el cumplimiento de lo requerido en la normativa vigente.

Es decir, que no existe constancia de que el OPERADOR haya notificado a sus pasajeros con la antelación de las 12 horas, tampoco se evidencia en ninguna de estas pruebas que hayan notificado al pasajero por vía telefónica, correo electrónico, mensajes u otros medios escritos o audiovisuales. Al contrario, sólo demuestra que el OPERADOR unilateralmente realiza múltiples cambios repentinos a su itinerario aceptado y aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Asimismo, el OPERADOR no remite pruebas que demuestren que la DGAC aceptó y aprobó las modificaciones que el OPERADOR realizó a su itinerario



aprobado, ya que se observó que en muchos de los vuelos observados, su cancelación no se debía a mantenimiento, factor climático u otro factor, sino que la gran mayoría de sus modificaciones fueron reprogramados del itinerario aprobado injustificadamente, dando a entender que la irregularidad de sus vuelos correspondía a una estrategia comercial, razón por la que reprogramaban los itinerarios unilateralmente.

En ese sentido, la justificación del OPERADOR que se encuentra en las planillas bajo el argumento de reprogramación o modificación en el que citan como respaldo a los correos (EMAIL) no fue considerada como válida.

- En nueve (9) vuelos cancelados, el OPERADOR no adjuntó prueba alguna que exima de responsabilidad, por lo dichos vuelos no se los excluye de la evaluación final.

## 2.- Factor de Puntualidad - FDP:

La Dirección Técnica Sectorial de Transporte concluida la evaluación del FDP, estableció la existencia de quinientos ocho (508) vuelos demorados por el OPERADOR de manera injustificada, por el trimestre comprendido entre los meses de febrero - abril de la gestión 2015, determinando la existencia de un presunto incumplimiento en el parámetro establecido para el FDP. Dichos vuelos se dividen de la siguiente manera:

Mes / Trimestre	Vuelos Observados
	Demorados
Febrero / 15	135
Marzo / 15	194
Abril / 15	179
<b>Febrero a abril</b>	<b>508</b>

Realizada la valoración de la prueba presentada por el OPERADOR, respecto a los quinientos ocho (508) vuelos demorados, para trescientos veintiséis (326) vuelos se presentó prueba de descargo válida, y ciento ochenta y dos (182) vuelos la prueba fue considerada no válida o no se presentó prueba de descargo, los mismos se dividen de la siguiente manera:

- En doscientos veinticuatro (224) vuelos demorados, el OPERADOR adjuntó y justificó la demora de dichos vuelos con Reportes Técnicos de Mantenimiento, que en el marco de lo que señala el artículo octavo (pruebas de descargo) del REGLAMENTO APROBADO POR LA RA 419/08, el personal técnico de la Dirección Técnica sectorial de Transporte revisó y evaluó dicha prueba considerando el número de vuelo afectado, la fecha del reporte técnico, la aeronave afectada (constatando si afectó al vuelo en cuestión), la estación y fecha de liberación de la aeronave para que vuelva al servicio, determinando en su gran mayoría que las aeronaves del OPERADOR entraron en mantenimiento afectando el horario de los vuelos programados y el horario a sus vuelos añadidos, por lo que la prueba se constituye en válida para eximir de responsabilidad.
- En noventa y nueve (99) vuelos demorados, el OPERADOR adjuntó Reportes METAR, tales reportes fueron evaluados por el personal técnico de la Dirección Técnica Sectorial de Transporte, concluyendo que las condiciones climáticas para realizar las operaciones de los noventa y nueve (99) vuelos demorados no se encontraban óptimas, por tanto, estos reportes son válidos como eximentes de responsabilidad, de conformidad a lo establecido en la



RA 419/2008.

- En tres (3) vuelos demorados, el personal técnico de la Dirección Técnica Sectorial de Transporte verificó la información contenida en los correos electrónicos presentados por el OPERADOR, en los cuales se estableció la existencia de un paro de 24 hrs. en la Ciudad de Cochabamba, ocasionando un arrastre de demora en los vuelos del interior del país. En ese contexto, el personal técnico de esta Autoridad Regulatoria, confirmó dicha información, por lo que los vuelos de referencia fueron excluidos de la evaluación final.
- Que en setenta y dos (72) vuelos demorados, el OPERADOR justificó la demora alegando con lo siguiente; descanso de la tripulación amparado en la RAB 91 (Reglamento Aeronáutico Boliviano), arrastre de vuelos y demora de la tripulación en tránsito, sin embargo, no existe constancia en ningún documento en el que se compruebe los argumentos señalados por el OPERADOR, por lo que no existe prueba de descargo para el retraso de dichos vuelos.
- En sesenta y siete (67) vuelos demorados, el OPERADOR adjuntó email internos justificando los vuelos impuntuales con el siguiente argumento: Arrastre de vuelo, demora y/o descanso de la tripulación, reprogramación, entre otros, sin embargo, no se adjuntó Prueba documental que respalde que las demoras se efectuaron por causas no atribuibles al Operador, por lo que esta prueba fue considerada como descargo no válido.
- En treinta (30) vuelos demorados, el OPERADOR adjuntó Reportes Metar, los que fueron evaluados por el personal técnico de la Dirección Técnica Sectorial de Transporte, concluyendo que las condiciones climáticas en estos casos permitían realizar las operaciones para los treinta (30) vuelos en cuestión, por tanto estos reportes no son válidos como eximentes de responsabilidad, de conformidad a lo establecido en la RA 419/2008.
- En trece (13) vuelos demorados el OPERADOR adjuntó y justificó la demora de dichos vuelos con Reportes Técnicos de Mantenimiento (ATL), que en el marco de lo que señala el artículo octavo (pruebas de descargo) del REGLAMENTO APROBADO POR LA RA 419/08, el personal técnico de la Dirección Técnica sectorial de Transporte revisó y evaluó en consideración del número de vuelo afectado, la fecha del reporte técnico, la aeronave afectada (constatando si afectó al vuelo en cuestión), la estación y fecha de liberación de la aeronave para que vuelva al servicio, determinando en su gran mayoría que las aeronaves del OPERADOR que entraron en mantenimiento no afectaron los horarios de los vuelos programados y al horario de sus vuelos añadidos, toda vez que las aeronaves no fueron las mismas que debían realizar las operaciones programadas y en otros casos el mantenimiento programado no coincide con las fechas programadas de los vuelos. En ese sentido, la prueba en cuestión no se constituye como válida para eximir de responsabilidad al OPERADOR.

Que en mérito a la valoración de la prueba presentada por el OPERADOR, la Dirección Técnica Sectorial de Transporte señaló que los vuelos cancelados y demorados fiscalizados que cuentan con descargos válidos fueron excluidos del análisis final sobre el FDC y el FDP; en consecuencia, mediante INFORME DE EVALUACIÓN, se determinaron los siguientes datos finales:



**Cuadro 1: Vuelos observados con descargos válidos y no válidos**

Mes / Trimestre	Vuelos Observados		Descargos Válidos		Descargos No Válidos	
	Demorados	Cancelados	Demorados	Cancelados	Demorados	Cancelados
Febrero	135	109	75	2	60	107
Marzo	194	273	103	159	91	114
Abril	179	366	148	335	31	31
<b>mayo a julio</b>	<b>508</b>	<b>748</b>	<b>326</b>	<b>496</b>	<b>182</b>	<b>252</b>
<b>Total Trimestre</b>	<b>1256</b>		<b>822</b>		<b>434</b>	

Que de la valoración final de las pruebas para el FDP y FDC del OPERADOR, realizada mediante el INFORME DE EVALUACIÓN cursante a fs. 170 a 252 del expediente, se obtuvo para el FDP un resultado de 0,85, cumpliendo el parámetro establecido, ya que el resultado se encuentra por encima del mínimo permitido y para el FDC un resultado de 0,13, encontrándose por encima del máximo permitido en la normativa, incumpliendo el parámetro aeronáutico previsto en la RA 384/2010.

**Cuadro 2: Cálculo del FDC y FDP excluyendo los descargos válidos**

FDP Y FDC Con Descargos							
Mes/ Trimestre	Salidas Programadas	Salidas Canceladas	Salidas Efectivas			Estándares	
			Demoras	En horario	Realizadas	FDP	FDC
Febrero	629	107	60	341	401	0.85	0.17
Marzo	681	114	91	355	446	0.80	0.17
Abril	576	31	31	335	366	0.92	0.05
<b>Trimestre</b>	<b>1886</b>	<b>252</b>	<b>182</b>	<b>1031</b>	<b>1213</b>	<b>0.85</b>	<b>0.13</b>
Límites de acuerdo a la RA 384/2010						<b>0.83</b>	<b>0.04</b>
Estado						<b>Cumple</b>	<b>Incumple</b>

Que en atención de los resultados obtenidos, el OPERADOR desvirtuó los cargos impuestos en el AUTO DE CARGOS cursante a Fs. 64 a 126 del expediente únicamente con respecto al Factor de Puntualidad - FDP del periodo de los meses de febrero - abril de la gestión 2015.

Que por otra parte, se comprobó la comisión de la infracción "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente (ahora Director Ejecutivo)", prevista y sancionada por el artículo 37 del DS 24718, respecto al incumplimiento del parámetro del Factor de Cancelación - FDC previsto en la RAR 384/2010. Por lo que el INFORME DE EVALUACIÓN concluyó que habiéndose revisado el Sistema de Registro de Resoluciones (SIREG) emitidas en contra del OPERADOR por "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente" (ahora Director Ejecutivo de la ATT), se verificó que el OPERADOR cuenta con un precedente sancionatorio firme en sede administrativa emitido por la comisión de dicha infracción (Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 26/2017 de 28 de abril de 2017), por lo que, corresponde imponer una sanción pecuniaria de Bs62.500.- (Sesenta y Dos Mil Quinientos 00/100 Bolivianos), de conformidad a lo establecido en los artículos 37 y 39 del DS 24718."

Que, en fecha 09 de abril de 2019, ECOJET S.A. interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR 26/2019, con base en los siguientes argumentos:

## **II. ARGUMENTOS DE HECHO Y DE DERECHO SOBRE LA RESOLUCIÓN IMPUGNADA**

**2.1** En principio, para ir puntualmente a observar el contenido de la Resolución Sancionatoria que impugnamos, es necesario señalar, que en el CONSIDERANDO 4 relativo al Análisis Técnico Legal efectuado por la Dirección Técnica Sectorial de Transporte, dependiente de la Autoridad Reguladora,



respondiendo a lo mencionado en el Punto.- Factor de Cancelación-FDC debemos observar lo siguiente:

- En dicho análisis se sostiene que en el Trimestre comprendido entre los meses de Febrero y Abril de 2015, fueron cancelados por el **Operador** 748 vuelos de manera "**injustificada**". La misma Resolución indica que han sido justificados 496 vuelos ya que las pruebas de descargo fueron aceptadas como válidas para eximir de responsabilidad al operador. En consecuencia, no son 747 los vuelos cancelados injustificadamente, como se menciona en la página 3 de la misma Resolución, por lo que haciendo una simple operación de resta se establece que quedan por lo tanto solamente 252 vuelos sin respaldo válido para la ATT. De esos 252 vuelos observados, 207 han sido efectivamente realizados, aunque con un número de vuelo diferente, horario y rutas modificadas, pero básicamente honrando los compromisos con nuestros pasajeros.
- Para una mejor referencia, hacemos mención al Informe Técnico (**INFORME DE EVALUACIÓN**) en los antecedentes que muestra el detalle siguiente:

MES / TRIMESTRE	VUELOS OBSERVADOS	
	CANCELADOS	AÑADIDOS
Feb-15	109	104
Mar-15	273	278
Abr-15	366	357
<b>Febrero a Abril</b>	<b>748</b>	<b>739</b>

Como se puede evidenciar existe similar cantidad de vuelos añadidos que los vuelos cancelados, lo que no es casual porque como se ha explicado en la mayoría de los casos los vuelos del itinerario que fueron aparentemente cancelados, fueron en realidad añadidos y realizados tan solo con los cambios antes mencionados. Esa situación se ha dado debido a la programación de los vuelos detallada en las Notas de Planificación. Al respecto, es importante hacer notar que la explicación correspondiente se la ha brindado en el reporte enviado, en la columna respectiva.

**2.2** De los 185 vuelos cancelados que se mencionan en la página 4, en todos esos casos se adjuntaron NOTAS DE PLANIFICACIÓN, que incomprensiblemente no fueron validadas por la Autoridad Reguladora. Al respecto corresponde hacer notar que las mismas son documentos de prueba, ya que como se indica en la propia Resolución Sancionatoria, estas son correos electrónicos que remiten los responsables del Departamento de Planificación y Control de Vuelos notificando a los funcionarios de las diferentes áreas de la empresa sobre la modificación de los vuelos inicialmente programados. Así mismo, como también lo reconoce la mencionada Resolución Sancionatoria, se trata de una "Notificación Interna" para que las diferentes áreas mencionadas tomen las acciones correspondientes, como ser: asignación de turnos en Aeropuerto, asignación de Tripulación, comunicación a los diferentes prestadores de servicios en relación a los vuelos a ser operados, comunicación para la preparación del catering respectivo, oferta para las agencias de viajes y pasajeros de los vuelos modificados, entre otros, además de lo más importante que es la notificación a los pasajeros (si ya hubieran ventas al momento de aplicar las modificaciones), en relación a los cambios y/o cancelaciones realizadas.

**2.3** En relación a lo mencionado en el punto anterior, debemos recalcar que similares NOTAS DE PLANIFICACIÓN fueron adjuntadas anteriormente, como pruebas de descargo para otros trimestres y las mismas fueron **ACEPTADAS** sin ninguna observación ya que, como se indicó, cada una de ellas es un

documento en el que se precisa en que momento fue oficializado el cambio del itinerario y por tanto constituye una prueba adecuada para que se observe la anticipación con la que fue realizado, momento a partir del cual las diferentes áreas de la empresa toman los recaudos necesarios. En ese sentido, existiendo precedentes jurídicos válidos de que las NOTAS DE PLANIFICACIÓN fueron presentadas por nosotros y aceptadas y validadas por la Autoridad Regulatoria en anteriores oportunidades, como por ejemplo en el caso del Trimestre de Noviembre y Diciembre de 2014 y Enero de 2015, en que esos mismos descargos fueron presentados de nuestra parte, los cargos que se nos habían formulado fueron declarados IMPROBADOS, tal como se puede evidenciar en la Resolución ATT-DJ-RA-FIS TR LP 102/2017 que mencionamos como precedente jurídico válido, por lo que no entendemos la razón para que ahora en el presente caso dichas pruebas no se consideren como tales y por el contrario estén siendo rechazadas.

**2.4** Por otra parte, son 58 los vuelos en los que se adjuntaron los correspondientes **Reportes Técnicos de Mantenimiento (ATL's)** los mismos que igualmente fueron rechazados por supuestamente no coincidir con el vuelo afectado. Sin embargo, para estos casos, no se tomó en cuenta que una aerolínea elabora su itinerario con el criterio de enlazar todas sus operaciones propiciando así sus respectivas conexiones, de manera tal que si una aeronave altera su programación por mantenimiento, no solo queda afectada su línea de vuelo, sino que se debe ajustar también el resto de los vuelos para optimizar la atención de todos los pasajeros. En tal virtud, la lógica aplicada en estos casos, nos indica que si se justifica que una aeronave entró en servicio de mantenimiento, el mismo debe ser validado para todos los otros vuelos afectados en esa fecha, puesto que la causa es una sola. Es en esos términos que se explica la situación planteada, en la casilla correspondiente.

**2.5** Ahora bien, pasando a otro tema, queremos hacerles conocer que, lamentablemente, con cada rotación de personal dentro de la ATT, nos vemos seriamente afectados como OPERADORES, ya que al margen de cada uno de ellos solicita un nuevo formato de envíos de los reportes, los mismos tienen diferentes interpretaciones personales que en algunos casos pueden ser más restrictivas y en otros más permisivas, ello debido a que la misma Resolución Administrativa 0419/2018 es muy ambigua, imprecisa y de diversa interpretación, tan es así que hasta el presente ya hemos coordinado en tres oportunidades con tres supervisores diferentes, en los que cada uno de ellos expresa también sus diferentes percepciones en casos similares analizados. A los dos primeros con los que se coordinó se les hizo notar la necesidad de revisar y actualizar la Resolución Administrativa vigente, de modo que la misma sea más específica y detallada, particularmente en lo que a la presentación de pruebas de descargo se refiere. De igual manera, se ha podido comprobar que esa misma rotación de personal, retrasa el trabajo que venían desempeñando sus antecesores lo que retarda también el análisis técnico en tales casos y, al parecer, es esa la causa por la que en el análisis o la observación de las resoluciones pertinentes debemos remontarnos a situaciones acontecidas cuatro (4) años atrás, para presentar las respuestas, acompañando los elementos probatorios respectivos, como ocurre en el caso presente.

**2.6** Finalmente, consideramos pertinente referirnos a lo que se menciona en el quinto Párrafo de la página 5 de la Resolución que impugnamos que textualmente dice: "El OPERADOR no remite pruebas que demuestren que la DGAC aceptó y aprobó las modificaciones que el OPERADOR realizó en su





itinerario aprobado, ya que se observó que en muchos de los vuelos observados, su cancelación no se debía a mantenimiento, factor climático u otro factor, sino que la gran mayoría de sus modificaciones fueron reprogramadas del itinerario aprobado injustificadamente, dando a entender que la irregularidad de sus vuelos correspondía a una estrategia comercial, razón por la que reprogramaban los itinerarios unilateralmente." Al respecto, debemos expresar nuestra extrañeza en sentido de que de acuerdo al texto transcrito de la referida resolución, la DGAC objete el manejo del Operador en lo que respecta a su oferta y al campo comercial, aparte de que en ninguna oportunidad se ha recibido alguna observación de esa Autoridad en tal sentido. El término "dando a entender" parecería más una presunción y que sea la DGAC la instancia que lo mencione, así como "la reprogramación de parte del Operador sea unilateral cuando esta obedece a una estrategia comercial.". Si así fuera, consideramos que eso es de competencia privativa de la línea aérea y ello solo se debe poner en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica, vale decir, de la DGAC, que es precisamente lo que ocurre con las NOTAS DE PLANIFICACIÓN que mencionamos reiteradamente en líneas anteriores. En tales casos, el Operador está respaldado por la Ley General del Transporte, Ley No. 165 de fecha 16 de Agosto de 2011, en cuyo Título VI, Capítulo Primero, Sección 1, tenemos el Artículo 135 que a la letra dice: "**(POLÍTICAS DE TRANSPORTE AÉREO)**. El transporte aéreo se regirá bajo las siguientes políticas:

- i) Se establecerán rutas aéreas sociales que tienen el propósito de incrementar la conectividad de las regiones y poblaciones del Estado Plurinacional de Bolivia que carezcan de suficientes alternativas de transporte y comunicación; así como proporcionar de manera eficaz un servicio aéreo confiable, seguro y a precios accesibles a toda la población, **que cubran los costos totales y proporcionen un margen de utilidad mínima a los operadores.**"

De todas formas, consideramos que vale la pena hacer notar que cuando el Operador realiza una reprogramación lo hace invariablemente por alguna RAZÓN DE FUERZA MAYOR, es decir, que en ningún caso ni bajo ninguna circunstancia se realizan cambios de manera arbitraria y la justificación pertinente para cada modificación está contenida con el detalle necesario en la NOTA DE PLANIFICACIÓN.

**2.7** Para concluir, debemos hacer hincapié en que de acuerdo al Boletín Reglamentario No. DGAC/043/2015 de fecha 05 de Junio de 2015, emitido por la Autoridad Aeronáutica sobre la APROBACIÓN Y REGISTRO DE ITINERARIOS correspondientes a este trimestre, fueron enviados oportunamente a la DGAC para su respectiva aprobación. Con respecto a las REPROGRAMACIONES que significan cambios en el itinerario por situaciones de fuerza mayor en la gran mayoría de los casos y/o por interés comercial en una mínima proporción de los mismos el referido Boletín Reglamentario no especifica los procedimientos que se utilizaran en tales casos, por lo que se podría inferir que dichas reprogramaciones no están sujetas a aprobación previa, máxime si consideramos que como se dijo anteriormente, tales cambios de itinerarios obedecen a cuestiones de emergencia y se realizan de manera imprevista, priorizando siempre la mejor atención a los usuarios y el cumplimiento de la obligación adquirida para con ellos para transportarlos de manera segura a su destino. Ese hecho impide el cumplimiento de la antelación requerida en dicho boletín, es decir, 5, 10 y 15 días hábiles, pero mayor a 24 horas. En este aspecto, la normativa acepta las NOTAS DE PLANIFICACIÓN como pruebas de descargo



válido y legítimo y en ninguna parte requiere que las mismas deban estar previamente aprobadas por la DGAC.

### **III. CONCLUSIÓN:**

Por lo expuesto, se ha demostrado que nuestra empresa actuó correctamente utilizando los mecanismos que la normativa aeronáutica le provee y respetando permanentemente el ordenamiento jurídico que rige la materia, en tanto que observamos que la Autoridad Reguladora no ha hecho una evaluación adecuada y equitativa de la documentación probatoria de respaldo acompañada de nuestra parte, contrariando así, precedentes jurídicos válidos que ella misma generó en otros fallos similares, como los que demostramos líneas arriba en este memorial, por lo que consideramos que corresponde que la misma haga una revisión cuidadosa de lo observado y emita así un nuevo fallo que sea justo y correcto.

### **IV. PETITORIO.**

En virtud a todò lo anteriormente mencionado, con el respaldo de la argumentación expuesta y las disposiciones legales y reglamentarias referidas en el presente memorial, al amparo del Artículo 61 y 64° de la Ley de Procedimiento Administrativo N.º 2341, el Artículo 121 Literal b), del Decreto Supremo 27113, Reglamento a la Ley 2341 de Procedimiento Administrativo y el Artículo 89 del Decreto Supremo 27172 Reglamento de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial, interponemos el presente Recurso de Revocatoria y nos permitimos solicitar muy respetuosamente a su Autoridad, que en tal virtud acepte el mismo revocando la **Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA-S-TR LP 26/2019**, que impugnamos mediante el presente Recurso.

**OTROSÍ.-** Para los efectos legales pertinentes, y a fin de que se realicen las verificaciones necesarias acompañamos en cuadros adjuntos los Reportes de Vuelos Cancelados de los meses de Febrero, Marzo y Abril de 2015 (No válidos para la ATT)..."

Que, a través del Auto ATT-DJ-A TR LP 126/2019 de 23 de mayo de 2019, se dispone la apertura de término probatorio de diez días hábiles, dentro del cual, mediante memorial de 10 de junio de 2019, el operador presentó el reporte de vuelos cancelados en los meses de febrero a abril de 2015 y alegó ineficacia de la actividad administrativa al haber transcurrido más de cuatro años desde la fecha de la supuesta infracción, también alude irregularidad en la clausura del término de prueba de cinco días, abierto mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 110/2017 de marzo de 2017, recién en fecha "27" de marzo de 2017.

Que, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT emitió la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019, disponiendo lo siguiente:

**"PRIMERO.- ACEPTAR** el recurso de revocatoria presentado por Linder Delgadillo Medina en Representación legal de la LÍNEA AÉREA ECOJET S.A. en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 26/2019 de 22 de marzo de 2019.

**SEGUNDO.- REVOCAR PARCIALMENTE** la citada Resolución, únicamente y en específico el punto dispositivo segundo de tal Resolución y el análisis relacionado al mismo, declarando PROBADOS los cargos formulados en contra de ECOJET S.A. respecto a la comisión de infracción "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente (ahora Director Ejecutivo de la ATT)" prevista en el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA, al haber incumplido los límites de tolerancia para la evaluación del Factor de Cancelación en el trimestre comprendido entre los meses de



febrero a abril de 2015, al haber alcanzado para el Factor de Cancelación FDC el **0.08** superior al máximo establecido de 0.04 del estándar aeronáutico que establece la Resolución Administrativa Regulatoria TR N° 0384/2010 de 09 de agosto de 2010, incumpliendo lo que establece el Artículo Segundo de la Resolución Administrativa R.A.SC-STR-DS-RA-0419/2008 del 31 de diciembre de 2008, según el Anexo a la presente Resolución que fue elaborado por la Dirección Técnica Sectorial de Transportes y que forma parte integrante e indivisible a la misma, manteniendo firmes y subsistentes las demás determinaciones de tal Resolución, de conformidad a lo previsto en el inciso b) del parágrafo II del artículo 89 del REGLAMENTO.  
(...)"

Que, a través del memorial presentado en fecha 26 de julio de 2019, ECOJET S.A. interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019, solicitando se proceda a rechazar y revocar dicha resolución con base a los fundamentos expuestos en el indicado memorial.

Que, adjunto a la nota ATT-DJ-N LP 591/2019 presentada el 31 de julio de 2019, el ente regulador remitió al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda el indicado recurso, con los antecedentes procesales correspondientes a fs. 471.

Que, con Auto RJ/AR-058/2019 de 8 de agosto de 2019, se dispuso la radicatoria de la causa.

Que, en el Auto RJ/AP-005/2019 de 29 de noviembre de 2019, notificado el 06 de diciembre de 2019, se dispuso la apertura de término de prueba de diez (10) días hábiles administrativos, auto notificado a los interesados el 6 de diciembre de 2019.

Que, con memorial presentado el 11 de diciembre de 2019, ECOJET S.A. ratifica la prueba presentada en los memoriales de 10 de junio y 26 de julio de 2019 y con memorial presentado el 19 de diciembre de 2019, presenta en calidad de prueba la nota CEX-YVYA/1409/2019 CEX-YVYB/0491/2019 CEX-YRYA/0140/2019 CEX-YOYX/0015/ 2019 de 30 de julio de 2019 y la documentación adjunta en fs. 28, consistente en "correlativo de los NOTAM's" emitidos por el Director General Ejecutivo a.i. de A.A.S.A.N.A.

Que, con Providencia RJ/P-006/2020 de 03 de febrero de 2020, se instruyó a ECOJET S.A. que con la finalidad de valorar la prueba presentada, en el plazo de 5 días hábiles desde la notificación, explique qué pretende probarse con la documentación adjunta a su memorial presentado el 19 de diciembre de 2019 y se remitió a la ATT una copia de dicha documentación a objeto de que en el mismo plazo, pueda alegar lo que corresponda sobre la ella.

Que, en fecha 13 de febrero de 2020, ECOJET S.A. y la ATT se pronuncian respecto a lo instruido en la referida providencia.

#### CONSIDERANDO:

Que, para el análisis y resolución del recurso jerárquico motivo de autos, debe tenerse en cuenta, sin perjuicio de otra, la siguiente normativa general y especial:

1. El Artículo 115 de la Constitución Política del Estado, establece: "I. Toda persona será protegida oportuna y efectivamente por los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos. II. El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones."



2. El Artículo 232 de la referida normativa suprema, dispone: "La Administración Pública se rige por los principios de legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados."

3. El Artículo 17 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, establece en el párrafo II que el plazo máximo para dictar la resolución expresa será de seis (6) meses desde la iniciación del procedimiento y en el párrafo IV determina: "La autoridad o servidor público que en el plazo determinado para el efecto, no dictare resolución expresa que resuelva los procedimientos regulados por la presente Ley, podrá ser objeto de la aplicación del régimen de responsabilidad por la función pública, conforme a lo previsto en la Ley N° 1178 de Administración y Control Gubernamentales y disposiciones reglamentarias."

4. El Artículo 28 de la referida Ley N° 2341, señala que los elementos esenciales del acto administrativo son: competencia, causa, objeto, procedimiento, fundamento y finalidad.

5. Con relación al término probatorio en la etapa recursiva, el párrafo III del Artículo 62 de la Ley de Procedimiento Administrativo, dispone:

*"El término de prueba procederá sólo cuando hayan nuevos hechos o documentos que no estén considerados en el expediente. A estos efectos, el escrito del recurso y los informes no tendrán carácter de documentos nuevos ni tampoco lo tendrán aquéllos que el interesado pudo adjuntar al expediente antes de dictarse la resolución recurrida."*

6. El Artículo 49 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial – SIREFI, aprobado con Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003, determina: "Se aplicarán de manera supletoria las normas del Procedimiento Administrativo General establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo en todo lo no previsto por la normativa especial señalada en el Artículo precedente."

7. El Artículo 89 del referido Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial, establece que las resoluciones en instancia de recurso de revocatoria, serán resueltas en treinta días administrativos, prorrogables por otros treinta en caso de haberse dispuesto la apertura de término probatorio.

8. El Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios, aprobado mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008.

9. La Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0059/2009 de 03 de marzo de 2009, que modificó parcialmente el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios.

10. La Resolución Administrativa Regulatoria TR No. 0384/2010 de 09 de agosto de 2010, que aprobó los límites de tolerancia para la evaluación de los estándares aeronáuticos correspondientes al Factor de Puntualidad (FDP) y Factor de Cancelación (FDC).

**CONSIDERANDO:**

Que, con relación a los argumentos de impugnación expuestos en el recurso jerárquico de fecha 26 de julio de 2019, interpuesto por ECOJET S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019, se tiene el siguiente análisis:



**1. "I. ANTECEDENTES (...)**

1.3 Finalmente, en fecha 12 de Julio de 2019 a horas 15:45 la ATT nos notificó con la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de fecha 08 de Julio de 2019, emitida después de SESENTA Y DOS días hábiles administrativos, vale decir, nuevamente en forma totalmente extemporánea e incumpliendo los plazos establecidos por ley y mediante la cual, en el Punto Resolutivo SEGUNDO se declaran PROBADOS los cargos formulados contra nuestra empresa por la supuesta comisión de la infracción "Incumplimiento a las Resoluciones Administrativas dictadas por el Superintendente (ahora Director Ejecutivo)" prevista en el Artículo 37 del Decreto Supremo No. 24718 de 22 de Julio de 1997, que aprueba las Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios al cual también con su consabida pero injustificada costumbre le cambia de nombre identificándolo como: "NORMAS PARA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA". Asimismo, se mantiene la sanción a nuestra empresa con la exorbitante multa de Bs.62.500.-" (El subrayado es nuestro – ESN)

El recurrente señala "...nuevamente en forma totalmente extemporánea..." lo que denota que la supuesta extemporaneidad sería recurrente, sin embargo no se advierte que ECOJET S.A. haya señalado precedentemente algún otro hecho de supuesta extemporaneidad, por lo que la expresión nuevamente, no corresponde; sin embargo, la observación principal radica en que la ATT habría emitido la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de fecha 08 de Julio de 2019, después de sesenta y dos días hábiles administrativos, incumpliendo plazos establecidos por ley.

Al respecto, corresponde referirse al parágrafo I del Artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial – SIRESE, aprobado con Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003, que expresa: "El Superintendente Sectorial resolverá el recurso de revocatoria en un plazo de treinta (30) días, prorrogables por otros treinta (30) días en caso de apertura de un término de prueba", por tanto, habiéndose dispuesto la apertura de término probatorio con Auto ATT-DJ-A TR LP 126/2019 de 23 de mayo de 2019, correspondía emitir resolución en un plazo máximo de sesenta días.

Ahora bien, de la revisión de obrados, se tiene que el recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 26/2019, fue interpuesto el 9 de abril de 2019, debiendo computarse el plazo de sesenta días para emitir la resolución desde el 10 de abril, considerando los feriados de 10 de abril, 1 de mayo, 20 y 21 de junio, plazo que concluyó exactamente el 8 de julio de 2019, por tanto no se produjo la extemporaneidad alegada por el operador.

El Artículo 1° del Decreto Supremo No. 24718 de 22 de Julio de 1997, establece las normas para la regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios; revisado el punto resolutivo segundo de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 aludida por el recurrente, se lee:

"REVOCAR PARCIALMENTE la citada Resolución, únicamente y en específico el punto dispositivo segundo de tal Resolución y el análisis relacionado al mismo, declarando PROBADOS los cargos formulados en contra de ECOJET S.A. respecto a la comisión de infracción "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente (ahora Director Ejecutivo de la ATT)" prevista en el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA, al haber incumplido los límites de tolerancia para la evaluación del Factor de Cancelación..." (ESN)



Si bien es cierto que la referencia al objeto de la citada normativa no es exactamente el mismo, la referencia expuesta por el ente regulador no es ajena a su sentido, lo cual no afecta su contenido, sin embargo es prudente hacer una precisa referencia a la normativa citada para evitar confusión o dudas a los interesados en el proceso.

## **2. "II. ARGUMENTOS DE HECHO Y DE DERECHO SOBRE LA RESOLUCIÓN IMPUGNADA**

(...)

**2.4** En ese sentido pasamos a desmenuzar el contenido de la Resolución que impugnamos a partir del Considerando 4, referido al Análisis y conclusiones del Recurso de Revocatoria, en el Punto 1, en el cual la ATT en términos generales, hace un análisis ligero de la prueba aportada que inicialmente no quiso considerar, sin embargo, incurre en varias inconsistencias y contradicciones en la valoración de la carga probatoria como la que observamos en la página número 6, donde señalan de manera textual "ya que no existe prueba documental en la que pueda constatarse una llamada al número de teléfono del usuario, ni correo electrónico o algún documento que demuestre que el OPERADOR notifico (SIC) al usuario, en el plazo establecido" considerando erróneamente que el EMAIL 002 no es prueba valida (SIC).

Sobre este punto, la Autoridad no hace una debida valoración o revisión de la prueba presentada ya que, en el reporte adjuntado, se tiene precisamente las **LISTAS DE NOTIFICACIONES** de todos los vuelos cancelados observados, volviendo a cuestionar que en la mayoría de los vuelos las pruebas son NO VALIDAS porque "no hay constancia de notificación al pasajero". **ENTONCES QUEDA CLARO QUE LAS LISTAS ENVIADAS EN CD ADJUNTO AL RECURSO DE REVOCATORIA DE FECHA 09 DE ABRIL DE 2019, TAL COMO LO EXIGE LA ATT, NO FUERON REVISADAS O VALORADAS DEBIDAMENTE."**

En la página 5 de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 26/2019, el regulador expuso las razones por la cuales los correos electrónicos (EMAIL) presentados por el operador para descargar los vuelos cancelados por planificación no son válidos (léase la parte pertinente transcrita en la presente resolución), señalando que los mismos consisten en correos internos remitidos los responsables de planificación y control de vuelos a otras áreas de la misma empresa y no comunicaciones a pasajeros o agencias de viaje, haciendo conocer la cancelación de los vuelos programados tal como exige el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios en el servicio de transporte aéreo de pasajeros a los efectos de la exención de responsabilidad, por lo que se concluye que las listas enviadas por el operador sí fueron revisadas y valoradas.

**"2.5** De igual manera volviendo a incurrir en una errada y forzada valoración de la prueba aportada, señalan que las notas de planificación no son válidas ya que no fueron programadas ni mucho menos realizadas conforme al itinerario aprobado y no demuestran haber notificado al usuario, afirmación que es totalmente incorrecta. Al respecto corresponde hacer notar que las mismas son documentos de prueba, ya que como se indica en la propia Resolución Sancionatoria, estas son correos electrónicos que remiten los responsables del **Departamento de Planificación y Control de Vuelos** notificando a los funcionarios de las diferentes áreas de la empresa sobre la modificación de los vuelos inicialmente programados. Así mismo, como también lo reconoce la mencionada Resolución Sancionatoria, se trata de una **"Notificación Interna"** para que las diferentes áreas mencionadas tomen las

  
Vº Bº  
Maria del C.  
Sarmento  
M.O.P.S.V.

  
Vº Bº  
J. Pablo  
Salazar O.  
M.O.P.S.V.

  
Vº Bº  
Sarah  
Salinas  
M.O.P.S.V.

acciones correspondientes, como ser: asignación de turnos en Aeropuerto, asignación de Tripulación, comunicación a los diferentes prestadores de servicios en relación a los vuelos a ser operados, comunicación para la preparación del catering respectivo, oferta para las agencias de viajes y pasajeros de los vuelos modificados, entre otros, además de lo más importante que es la notificación a los pasajeros, si es que habían pasajeros al momento del cambio, ya que por haberlo hecho anticipadamente, en muchos vuelos no existían ventas, considerando que si se tiene la Nota de Planificación y las Listas de Notificación de pasajeros, deberían haber sido prueba suficiente. **Evidenciándose que no consideraron la prueba de la notificación a los pasajeros."**

El Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios aplicable a las empresas de transporte aerocomercial de pasajeros que operan en Bolivia, aprobado mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008 y modificado por el Artículo 2° de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0059/2009 de 3 de marzo de 2009, ambas emitidas por la ex Superintendencia de Transportes, dispone lo siguiente:

**"Artículo 5° (Cancelación)** (...) II. Para que una cancelación no sea considerada en el cálculo del FDC, los titulares aeronáuticos deberán hacerla conocer mediante comunicación **pública** (notas de planificación, prensa, etc.), directa a los pasajeros o a las agencias de viaje, con antelación de, al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo, en caso de vuelos internacionales y doce (12) horas, en caso de vuelos nacionales". (ESN)

(...)

**Artículo 8° (Pruebas de descargo)** (...) **Notas de Planificación:** La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros no será responsable de aquellas cancelaciones que se hagan conocer a los pasajeros con antelación de, al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo en caso de vuelos internacionales y doce (12) horas, en caso de vuelos nacionales." (ESN)

La empresa aérea refiere que las notas de planificación emitidas, se encuentran representadas en correos electrónicos que remiten los responsables del Departamento de Planificación y Control de Vuelos, notificando a los funcionarios de las diferentes áreas de la empresa sobre la modificación de los vuelos inicialmente programados. Así mismo, se trata de una notificación interna para que las diferentes áreas tomen las acciones correspondientes, como ser: asignación de turnos en aeropuerto, asignación de tripulación, comunicación a los diferentes prestadores de servicios en relación a los vuelos a ser operados, comunicación para la preparación del catering respectivo, oferta para las agencias de viajes y pasajeros de los vuelos modificados, entre otros, además de lo más importante que es la notificación a los pasajeros, sin embargo en el análisis efectuado por la ATT en el Considerando 4° de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA DS-TR LP 26/2019, estos correos electrónicos no acreditan que el operador haya notificado a los pasajeros con antelación de doce horas, sobre la cancelación de los vuelos; tampoco se acreditó haber cumplido con esta formalidad por otros medios directos.

A su vez, en el Considerando 4° de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019, el regulador consideró:



"... cabe recalcar que la Nota de Planificación como tal (correo electrónico interno de la empresa) sólo es una referencia de información dentro de la evaluación, pudiendo ser tomada en cuenta únicamente para efectos de conocer sobre la planificación o modificación del itinerario; sin embargo, no es una prueba que respalde el motivo de la cancelación. Como ejemplo es posible citar al vuelo observado cancelado 473 RIB-TDD de fecha 09 de febrero de 2015, respecto al cual ECOJET S.A. explicó que dicho vuelo fue efectuado con otro número de vuelo; ello debido a un mantenimiento programado, tal como el OPERADOR señaló: "VLO 473RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2473 A HRS. 15:50 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002)".

Sin embargo, se debe aclarar que la Nota de Planificación EMAIL 002 (Correo electrónico), respecto a la cual este Ente Regulador ya se pronunció en la RS 26/2019, sólo señala la razón de la modificación del itinerario, como plasmó en su correo electrónico: "A requerimiento de Mantenimiento, se ha desarrollado programación con 2 aeronaves debido a que CP-2850 queda en tierra del 09 al 12/02/15. Por favor tomar nota de la misma". En tal contexto, como se tiene establecido, no es posible dar por válida esta prueba, ya que no está acompañada del respectivo ATL que respalde que la aeronave CP-2850 estaría en mantenimiento, al no haber el OPERADOR adjuntado a su EMAIL 002 el ATL de la aeronave afectada para constatar el estado de la misma y, por ende, establecer si afectó o no a los vuelos programados.

Asimismo, la observación de ECOJET S.A. plasmada en la planilla adjuntada a su recurso de revocatoria, que es la misma presentada durante la sustanciación del proceso sancionatorio, sobre la evaluación que realizó esta Autoridad Regulatoria en la etapa de valoración de descargos durante el proceso de instancia, en la que justifica al vuelo observado bajo el argumento de que: "EL CORREO ELECTRÓNICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACIÓN EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES ÁREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELLAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACIÓN, LA FECHA DE ENVIÓ (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACIÓN EN EL SISTEMA) Y LAS ÁREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS, (MSJCALLCENTER), MISMA NOTA INDICA QUE CP2850 ENTRA A MN DE 09/02 A 12/02/15 POR LO QUE ES NECESARIA UNA REPROGRAMACIÓN", no es válida, toda vez que no demuestra, a través de un específico reporte técnico de mantenimiento ATL, que la aeronave haya entrado en mantenimiento del 09 al 12 de febrero de 2015, pues revisados los ATL's que presentó, no se encuentra dicho documento, por lo que la prueba EMAIL 002 por sí misma no exime al OPERADOR de responsabilidad respecto a los vuelos cancelados, ya que sólo contiene argumentos que explican el motivo de la modificación del itinerario, por lo que no es posible considerar a esa prueba, como válida.

Así también, sobre la justificación del OPERADOR en sentido de que: "LAS ÁREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACIÓN A LOS PASAJEROS (MSJCALLCENTER)", por sí misma no demuestra tal acción por parte del Call Center, ya que no existe prueba documental en la que pueda constatarse una llamada al número de teléfono del usuario, ni correo electrónico o algún documento que demuestre que el OPERADOR notificó al usuario en el plazo establecido, por lo que nuevamente se establece que el EMAIL 002 no es una prueba válida, ya que sólo contiene información de referencia para la evaluación.





Por tanto, los vuelos cancelados observados respecto a los cuales el RECURRENTE indicó que un vuelo observado fue efectuado con otro número de vuelo, otra ruta, vía un tercer aeropuerto y otro horario distinto al programado, como ser el caso: "VLO 572/SRECBB EFECTUADO CON VLO 580/2841 SRECBB VIA VVI REFUNDE SREVVI Y SRECBB (RESPALDO EMAIL 002)", no es considerado válido, por las razones explicadas anteriormente.

Por todo lo expuesto, todas las pruebas EMAIL que según el OPERADOR son "notas de planificación" en las que justificó que el vuelo observado fue ejecutado por otros vuelos realizando otro tipo de operación en el que se alteró la ruta Origen - Conexión - Destino, son considerados. "No válidos", ya que no fueron programados ni mucho menos realizados conforme al itinerario aprobado y lo más importante, no demuestran haber notificado al usuario, como señala la norma aplicable al caso, para ser considerado como eximente de responsabilidad.

Cabe aclarar que esta Autoridad, bajo la aplicación del principio de buena fe, dio por válidos aquellos vuelos observados cancelados respecto a los que, efectivamente, se acompañó las pruebas suficientes como los ATL's, METAR's u otro documento que demostró que por problemas ajenos a la empresa, como mantenimiento no programado, factor climático u otra causa ajena, se han afectado los vuelos programados.

Por otra parte, respecto al inciso **b)**, los vuelos cancelados no reportados en los que se respetó la ruta inicialmente establecida Origen - Destino, reprogramando la hora de salida, fueron considerados válidos, toda vez que los vuelos sí fueron realizados.

Por lo expuesto, esta Autoridad Regulatoria, en el marco del análisis efectuado, llega a la conclusión de que los vuelos cancelados observados fueron evaluados conforme a la Resolución Administrativa R. A. SGSTR-DS-RA-0419/2008 de fecha 31 de diciembre de 2008 y acorde a lo explicado en el presente punto conclusivo, determinando su validez, bajo el principio de buena fe..."

En este contexto, se advierte que la ATT sí consideró y evaluó las notas de planificación presentadas por el operador, estableciendo concluyentemente que las mismas no acreditan el cumplimiento de los presupuestos de exención de responsabilidad previstos en el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios.

**"2.6** En relación a lo mencionado en el Punto 2 del Considerando 4, en el cual señalan que las Notas de Planificación no son pruebas que respalden el motivo de la cancelación y la falta de comunicación al usuario, debemos recalcar que similares NOTAS DE PLANIFICACIÓN fueron adjuntadas anteriormente, como pruebas de descargo para otros trimestres y las mismas fueron **ACEPTADAS** sin ninguna observación ya que, como se indicó, cada una de ellas es un documento en el que se precisa en qué momento fue oficializado el cambio del itinerario y por tanto constituye una prueba adecuada para que se observe la anticipación con la que fue realizado, momento a partir del cual las diferentes áreas de la empresa toman los recaudos necesarios. En ese sentido, existiendo precedentes jurídicos emitidos por la Autoridad Regulatoria, en el que las NOTAS DE PLANIFICACIÓN fueron presentadas, aceptadas y validadas por la Autoridad en anteriores oportunidades, tal como se puede evidenciar en la Resolución ATT-DJ-RA-FIS TR LP 102/2017 que mencionamos como precedente jurídico válido, por lo que no entendemos la razón para que ahora en el presente caso dichas pruebas no se consideren como válidas (SIC) y por



*el contrario estén siendo rechazadas. Este contradictorio accionar de la Autoridad Reguladora contraviene el debido proceso al no brindar seguridad jurídica ya que un ente regulador no puede incurrir en este tipo de contradicciones e inconsistencias."*

Revisado principalmente el Considerando 4º de la Resolución Administrativa ATT-DJ-RA-FIS TR LP 102/2017 de 18 de diciembre de 2017, referida a la evaluación de descargos referidos a los meses de noviembre de 2014 a enero de 2015, se advierte que el ente regulador realizó una evaluación similar a la empleada en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 26/2019 de 22 de marzo de 2019, donde los descargos fueron valorados bajo la misma óptica, logrando en esa oportunidad la convicción del regulador de que el FDP fue de 0.82 y el FDC 0.02, cumpliendo con los límites de tolerancia. Nótese que en la aludida Resolución Administrativa ATT-DJ-RA-FIS TR LP 102/2017, el regulador asentó:

**"Respecto a los 13 vuelos cancelados con descargos no válidos:**

- *De 3 de los descargos, no se evidenció que la cancelación hubiera sido puesta en conocimiento de los usuarios, conforme lo establece el artículo 2 de la RA 59/2009, que señala: ..."*

En esta oportunidad, también se determinó que los descargos probados presentados por el operador respecto al FDP, también sustentaron la no incurrencia en excesos al límite normativo, sin embargo no pudo demostrarse la misma condición para el límite relacionado al FDC, siendo en este caso aplicable la sanción dispuesta.

Respecto a la valoración de la prueba desde el punto de vista del operador, se tiene una clara incongruencia en su razonar, toda vez que califica de sesgada, subjetiva, antojadiza, etc., la valoración efectuada por la ATT con relación al FDC, pero no así a la misma valoración a los efectos del FDP que lo eximen de responsabilidad. Bajo este punto de vista, considera sesgado, subjetivo, antojadizo, atentatorio aquello que no le favorece, pero no así la evaluación sobre la cual se le exige de responsabilidad.

*"2.7 Tampoco se considera, que adjuntas a las Notas de Planificación, se encuentran las Listas de Pasajeros como constancia de que los mismos fueron notificados oportunamente, situación que demuestra una falta de adecuada valoración a la prueba aportada, ya que en su análisis señalan que: "debe ser una comunicación al usuario previamente a la ejecución del vuelo", situación que fue cumplida y es claramente demostrada en la prueba de descargo presentada."*

El operador adjuntó al memorial de recurso jerárquico, un CD conteniendo dos archivos en formato Excel, 29 archivos PDF relacionados al mes de febrero, 37 archivos PDF relacionados al mes de marzo y 18 archivos PDF relacionados al mes de abril.

Es importante destacar que dichos archivos electrónicos fueron presentados por ECOJET S.A. sin una referenciación ordenada, donde muchos de ellos no tenían relación con los descargos presentados en formato Excel, por tanto, con el propósito de averiguar la verdad material de los hechos, se procedió a revisar uno a uno los archivos PDF comparándolos con la referencia, (letras rojas) asentada por ECOJET S.A. en el archivo Excel "REPORTES FEB-MAR-ABR 2015 VLOS CANCELADOS-SEGUNDA OBSERVACIÓN", cuadros titulados "Reporte de Vuelos Cancelados 2015 (No Válidos para la ATT)", columna "MOTIVO", cuyo resultado se adjunta en anexo al presente documento.



"2.8 Finalmente, consideramos pertinente referirnos a lo que se menciona en el Punto Quinto del Considerando 4 de la Resolución que impugnamos que textualmente en la parte final dice: "no demuestran que haya notificado a sus pasajeros sobre la cancelación de los vuelos con la antelación de 12 horas, sea por vía telefónica, correo electrónico, mensajes u otros medios escritos o audiovisuales". Sobre este punto, es necesario señalar que, del 16 de marzo de 2015 al 25 de marzo de 2015, los cambios fueron realizados por bajo tráfico, por lo cual los vuelos TDDRIBTDD (Trinidad-Riberalta Trinidad) y TDDGYATDD (Trinidad Guayaramerín Trinidad) se refundieron, haciendo un vuelo circular TDDGYARIBTDD (Trinidad-Guayaramerín-Riberalta) o TDDRIBGYATDD (Trinidad-Riberalta-Guayaramerín-Trinidad). Eso implicó la modificación en el itinerario **y también se adjuntaron las Listas de Notificaciones** a los pasajeros, al margen de tener al respecto la Nota de Planificación pertinente, prueba aportada que evidentemente no ha sido valorada por la Autoridad reguladora."

La Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019, impugnada con el recurso jerárquico interpuesto por ECOJET S.A., contiene un anexo consistente en una matriz en la cual se realiza una a una la valoración a los descargos del operador, donde se explica de la misma manera el porqué de los descargos no válidos.

De la misma manera, dentro del análisis al recurso jerárquico presentado por ECOJET S.A., las pruebas ofrecidas y lo establecido en el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios, se procedió a revisar, verificar y comparar cada uno de los descargos presentados por el operador, considerados no válidos por la ATT, tomando en cuenta la referenciación asentada por el propio operador (letra roja) en los reportes de vuelos cancelados de febrero, marzo y abril de 2015.

Revisados los archivos PDF remitidos por el recurrente, consistentes en algunos casos correos electrónicos internos comunicando modificaciones en los vuelos programados y/o reportes de vuelos con referencia a las comunicaciones que se habrían realizado a los pasajeros, en otros casos, no se advirtió que las comunicaciones que fueron realizadas, se hayan enmarcado en las condiciones establecidas en el Artículo octavo del Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios, modificado en el Artículo Segundo de la parte resolutive de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0059/2009 de 3 de marzo de 2009, emitida por la ex Superintendencia de Transportes, toda vez que dicho Reglamento claramente establece que "Para que una cancelación no sea considerada en el cálculo del FDC, los titulares aeronáuticos deberán hacerla conocer mediante comunicación pública (notas de planificación, prensa, etc.), directa a los pasajeros o a las agencias de viaje, con antelación de al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo, en caso de vuelos internacionales y **doce (12) horas, en caso de vuelos nacionales.**" y en ningún caso se demostró que las cancelaciones se hagan conocer a los pasajeros con una antelación de al menos doce horas, para eximir al operador de responsabilidad.

"2.9 Lamentablemente, bajo un criterio subjetivo o forzado, para la ATT un vuelo cancelado es un vuelo aprobado que no se llevó a cabo, sin embargo, en los hechos y para el usuario el vuelo no fue cancelado sino reprogramado, si bien el número de vuelo en que se lo atendió fue distinto al original, posiblemente con otra ruta y otro horario, pero se lo llevó a destino, es decir que nuestro compromiso fue honrado y lo más importante es que se está demostrando que los pasajeros fueron notificados de los cambios de horario y



ruta y transportados a su punto de destino."

**"2.10** Bajo este marco señalado, es evidente que todas las autoridades administrativas en la tramitación de procesos sancionatorios, como en el presente caso, tienen el deber de velar por el debido proceso y todos sus componentes, entre estos, el principio de congruencia, es en este marco que es necesario determinar que, al hablar de principio de congruencia nos referimos a la relación entre acusación, prueba y resolución, en virtud de que esta última tiene que fundamentarse en los hechos discutidos y pruebas aportadas en el proceso, además, debe ser completada con circunstanciada motivación en lo que se sustente."

**"2.11** De una simple lectura de la resolución revocatoria, podemos advertir con total certeza la vulneración del principio elemental de la congruencia, ya que la misma sanciona bajo una interpretación subjetiva y valoración antojadiza de la carga probatoria presentada, resultando por ende un atentado a la garantía del debido proceso, estos elementos esenciales de todo acto administrativo, pretenden ser justificados con una valoración probatoria sesgada y direccionada de la carga probatoria aportada por la empresa.

**2.12** Al respecto, el Tribunal Constitucional Plurinacional, refiriéndose a la valoración de la prueba señalo en la SCP 0426/2013 de 3 abril: "En ese orden, la valoración de la prueba es uno más de los elementos que componen la garantía del debido proceso, dado que a través de la correcta y razonada valoración efectuada, que explique los motivos por los cuales se asigna determinado valor a la prueba ofrecida y producida en la etapa procesal correspondiente, se tendrá por respetada la referida garantía procesal. Ahora bien, de manera excepcional se activa la protección que brinda este medio de defensa, cuando: "...a) Exista apartamiento de los marcos legales de razonabilidad y equidad previsible para decidir (...) o b) Cuando se haya omitido arbitrariamente valorar la prueba y su lógica consecuencia sea la lesión de derechos fundamentales y garantías constitucionales...", razonamiento reiterado por la SCP 0039/2012 de 26 de marzo, entre otras (SCP 0965/2006-R de 2 de octubre y SC 0129/2004-R de 28 de enero).

**2.13** Bajo esa línea de razonamiento, las Sentencias Constitucionales Plurinacionales 2221/2012 y 0100/2013, sientan jurisprudencia señalado que: "Un supuesto de 'motivación arbitraria' es cuando una decisión coincide o deviene de la valoración arbitraria, irrazonable de la prueba o, en su caso, de la omisión en la valoración de la prueba aportada en el proceso (SC 0965/2006-R de 2 de octubre), que influye, en ambos casos, en la confiabilidad de la hipótesis Tácticas (hechos probados) capaces de incidir en el sentido, en los fundamentos de la decisión. Es decir, existe dependencia en cómo cada elemento probatorio fue valorado o no fue valorado para que se fortalezca o debilite las distintas hipótesis (premisas) sobre los hechos y, por ende, la fundamentación jurídica que sustenta la decisión.

**2.14** En este mismo sentido, la SC 0802/2007-R de 2 de octubre, señaló: "Consiguientemente, aplicando los principios informadores del derecho sancionador, las resoluciones pronunciadas por el sumariante y demás autoridades competentes deberán estar fundamentadas en debida forma, expresando los motivos de hecho y derecho en que basan sus decisiones y el valor otorgado a los medios de prueba. Fundamentación que no podrá ser reemplazada por la simple relación de documentos y presentación de pruebas o los criterios expuestos por la parte...."



"2.15 Ahora bien, siendo que en fecha 10 de junio de 2015 se presento (SIC) ante la ATT memorial adjuntando en medio magnético (Disco Compacto) el mismo que tenía la lista de usuarios como constancia de que los pasajeros fueron notificados debidamente y de manera oportuna, a fin de que el Ministerio de Obras Publicas como cabeza de sector pueda evidenciar de manera objetiva la falta de valoración a la prueba aportada, nuevamente hacemos presente el descargo en medio magnético conforme a la siguiente relación: • 001 Listas 09FEB2015 POR MN 2850, • 002 Listas 11FEB2015 POR MN 2850, • 003 Listas 10FEB2015 POR MN 2850, • 004 Listas 12FEB2015 POR MN 2850, • 005 Listas 16FEB2015, • 006 Listas 15FEB2015, • 007 Listas 22FEB2015, • 008 Listas 24 FEB2015, • 009 Listas 25FEB2015, • 010 Listas 26 FEB2015, • 011 Listas 27FEB2015, • 012 Listas 28FEB2015, • 013 Listas 01MAR2015, • 014 Listas 02MAR2015 ATO RIB CERRADO, • 015 Listas 06MAR2015 ATORIB CERRADO, • 016 Listas 16MAR2015, • 017 Listas 17MAR2015, • 018 Listas 21MAR2015, • 019 Listas 22MAR2015, • 020 Listas 23MAR2015, • 021 Listas 24MAR2015, • 022 Listas 25MAR215, • 023 Listas 14ABR2015, • 024 Listas 03ABR2015, • 025 Listas 13ABR2015, • 026 Listas 14ABR2015, • 027 Lista 29ABR2015, • 028 Listas 01MAR2015, • 029 Listas 05ABR2015."

Revisada la Resolución ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019, impugnada con el recurso jerárquico interpuesto el 26 de julio de 2019 objeto del presente análisis, se advierte que en el Considerando 4º, la ATT realizó una ampulosa evaluación de la prueba aportada por la Empresa ECOJET S.A., considerando lo siguiente:

"Para analizar de mejor manera ese argumento, es necesario estudiar el comportamiento de las operaciones, partiendo del itinerario aceptado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica, un itinerario que refleja las operaciones que ya establecían una ruta, un horario ,y un número de vuelo, dado que la esencia de la evaluación del análisis para el FDC y FDP es precisamente evaluar si el OPERADOR respetó el itinerario que él mismo estableció y que la Autoridad Aeronáutica aprobó, el cual también se refleja en el boleto aéreo. En ese, sentido, se realizó el análisis de la información presentada por, el OPERADOR respecto a los vuelos cancelados, considerando el argumento por éste expuesto, observando dos aspectos que a continuación se detallan:

- a) Vuelos modificados alterando la ruta (Origen — Conexión — Destino).
- b) Vuelos modificados respetando la ruta (Origen - Destino).

Respecto al inciso a) el OPERADOR justifica que un vuelo que estaba inicialmente establecido en el itinerario aprobado fue realizado cori un número de vuelo distinto, añadiendo una conexión y con una hora de salida distinta a lo programado.

Tomando como ejemplo el vuelo cancelado observado 493 de fecha 03 de febrero de 2015 de ruta TDD (Trinidad) - LPB (La Paz) para horas 16:50 aprobado por la DGAC, se evidencia que ECOJET S.A. realizó la operación con los vuelos 347 y 493, efectuando dos rutas, tal como se observa en su planilla:



FECHA	VUELO	RUTA	HORA	MOTIVO	TIPO DE DESCARGO	VALORACION DESCARGO	OBSERVACION A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO
03/02/2015	347	TDDCLIB	16:20	VLO 493 TDD LPB EFECTUADO ATL VACBB POR MN CP 2850 REFUNDE VLO TDD LPB Y TDDC 138 (RESPALDO INFORMACION ATL 8499-8501-502) EMAIL 001	8499	EL ATL demuestra que la aeronave CP2850 entró en mantenimiento y no así la CP2814 quien debería ejecutar el vuelo en cuestión.	EFFECTIVAMENTE EL ATL 8499 CORRESPONDE A CP2850. Y PRECISAMENTE PORQUE HAY UNA NAVE EN MN ES QUE EL ITINERARIO PREVISTO PARA ESE DIA DEBE SER MODIFICADO POR QUE FALTA UNA AERONAVE MODIFICANDO LOS VUELOS DE ACORDO A OCUPACION, UBICACION Y DISPONIBILIDAD DE TIEMPO ASIMISMO INCLUYE UNA NOTA DE PLANIFICACION QUE EXPLICA LA MODIFICACION QUE SE HACE EN EL ITINERARIO DEBIDO A ESTE MANTENIMIENTO-
	493	C88/LPB	19:30		ATL 8499		

Como se puede observar, ECOJET S.A. efectuó dos rutas, añadiendo un tercer aeropuerto (Cochabamba), adelantando la operación 30 minutos y con números de vuelos distintos, como se explica en el siguiente esquema:

Vuelo inicial programado (DGAC) para el 03/02/15:

493 TDD - LPB Hrs. 16:50

Vuelo reprogramado (ECO JET S.A.) de fecha 03/02/15

347 TDD - CBB Hrs. 16:20  $\implies$  493 CBB - LPB Hrs. 19:30

Por lo expuesto, es evidente que el vuelo inicialmente establecido y aprobado (493 TDD-LPB Hrs. 16:50) fue cancelado, toda vez que nunca se llevó a cabo, eliminándolo y añadiendo dos vuelos que no se encuentran en el itinerario establecido, por lo que no puede el OPERADOR señalar que aparentemente los vuelos cancelados fueron realizados con vuelos añadidos, toda vez que claramente argumentó que fue realizado con un número de vuelo distinto, otro horario y otra ruta, vale decir que canceló el vuelo inicialmente programado y creó dos vuelos para cubrir la ruta.

Siendo que el análisis del FDC es el producto de las salidas canceladas (SC) entre las salidas programadas (SPR), es evidente que al comparar el itinerario aprobado por la DGAC con el reporte de vuelos de ECOJET S.A. el resultado muestra que el vuelo 493 TDD-LPB de Hrs. 16:50 se encuentra como cancelado. Ello porque evidentemente no ejecutó el vuelo, sino lo canceló. Distinto sería que el vuelo inicialmente programado solamente hubiese sufrido una modificación de horarios respetando el número de vuelo y la ruta establecida, lo que efectivamente constituiría una reprogramación.

Por tanto, el justificativo del OPERADOR bajo el argumento de que los vuelos fueron realizados con otro número de vuelo, otro horario y otra ruta, como el vuelo analizado 493, es considerado "No válido" para el análisis del FDC, toda vez que no se trata de una reprogramación propia del vuelo en cuestión, sino que el vuelo observado nunca fue realizado, razón por la que no fue encontrado en el análisis del FDC, es decir, que se trata de otro itinerario ajeno al aprobado por la DGAC.

Asimismo, cabe recalcar que la Nota de Planificación como tal (correo electrónico interno de la empresa) sólo es una referencia de información dentro de la evaluación, pudiendo ser tomada en cuenta únicamente para efectos de conocer sobre la planificación o modificación del itinerario; sin embargo, no es una prueba que respalde el motivo de la cancelación. Como ejemplo es posible citar al vuelo observado cancelado 473 RIB-TDD de fecha 09 de febrero de 2015, respecto al cual ECOJET S.A. explicó que dicho vuelo



fue efectuado con otro número de vuelo; ello debido a un mantenimiento programado, tal como el OPERADOR señaló: "VLO 473RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2473 A HRS. 15:50 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002)".

Sin embargo, se debe aclarar que la Nota de Planificación EMAIL 002 (Correo electrónico), respecto a la cual este Ente Regulador ya se pronunció en la RS 26/2019, sólo señala la razón de la modificación del itinerario, como plasmó en su correo electrónico: "A requerimiento de Mantenimiento, se ha desarrollado programación con 2 aeronaves debido a que CP-2850 queda en tierra del 09 al 12/02/15. Por favor tomar nota de la misma". En tal contexto, como se tiene establecido, no es posible dar por válida esta prueba, ya que no está acompañada del respectivo ATL que respalde que la aeronave CP-2850 estaría en mantenimiento, al no haber el OPERADOR adjuntado a su EMAIL 002 el ATL de la aeronave afectada para constatar el estado de la misma y, por ende, establecer si afectó o no a los vuelos programados.

Asimismo, la observación de ECOJET S.A. plasmada en la planilla adjuntada a su recurso de revocatoria, que es la Misma presentada durante la sustanciación del proceso sancionatorio, sobre la evaluación que realizó esta Autoridad Regulatoria en la etapa de valoración de descargos durante el proceso de instancia, en la que justifica al vuelo observado bajo el argumento de que: "EL CORREO ELECTRÓNICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACIÓN EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES ÁREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELLAS TOMÉ LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACIÓN, LA FECHA DE ENVÍO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACIÓN EN EL SISTEMA) Y LAS ÁREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACIÓN A LOS PASAJEROS, (MSJCALLCENTER). MISMA NOTA INDICA QUE CP2850 ENTRA A MIN DE 09/02 A 12/02/15 POR LO QUE ES NECESARIA UNA REPROGRAMACIÓN", no es válida, toda vez que no demuestra, a través de un específico reporte técnico de mantenimiento ATL, que la aeronave haya entrado en mantenimiento del 09 al 12 de febrero de 2015, pues revisados los ATL's que presentó, no se encuentra dicho documento, por lo que la prueba EMAIL 002 por sí misma no exime al OPERADOR de responsabilidad respecto a los vuelos cancelados, ya que sólo contiene argumentos que explican el motivo de la modificación del itinerario, por lo que no es posible considerar a esa prueba, como válida.

Así también, sobre la justificación del OPERADOR en sentido de que: "LAS ÁREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACIÓN A LOS PASAJEROS (MSJCALLCENTER)", por sí misma no demuestra tal acción por parte del Call Center, ya que no existe prueba documental en la que pueda constatarse una llamada al número de teléfono del usuario, ni correo electrónico, o algún documento que demuestre que el OPERADOR notificó al usuario en el plazo establecido, por lo que nuevamente se establece que el EMAIL 002 no es una prueba válida, ya que sólo contiene información de referencia para la evaluación.

Por tanto, los vuelos cancelados observados respecto a los cuales el RECURRENTE indicó que un vuelo observado fue efectuado con otro número de vuelo, otra ruta, vía un tercer aeropuerto y otro horario distinto al programado, contó ser el caso: "VLO 572/SRECBB EFECTUADO CON VLO 580/2841 SRECBB VIA VVI REFUNDE SREVVI Y SRECBB (RESPALDO EMAIL 002)", no es considerado válido, por las razones explicadas anteriormente.



Por todo lo expuesto, todas las pruebas EMAIL que según el OPERADOR son "notas de planificación" en las que justificó que el vuelo observado fue ejecutado por otros vuelos realizando otro tipo de operación en el que se alteró la ruta Origen - Conexión - Destino, son considerados "No válidos", ya que no fueron programados ni mucho menos realizados conforme al itinerario aprobado y lo más importante, no demuestran haber notificado al usuario, como señala la norma aplicable al caso, para ser considerado como eximente de responsabilidad.

Cabe aclarar que esta Autoridad, bajo la aplicación del principio de buena fe; dio por válidos aquellos vuelos observados cancelados respecto a lo que, efectivamente, se acompañó las pruebas suficientes como los ATL's, METAR's u otro documento que demostró que por problemas ajenos a la empresa, como mantenimiento no programado, factor climático u otra causa ajena, se han afectado los vuelos programados.

Por otra parte, respecto al inciso **b)**, los vuelos cancelados no reportados en los que se respetó la ruta inicialmente establecida Origen - Destino, reprogramando la hora de salida, fueron considerados válidos toda vez que los vuelos sí fueron realizados.

Por lo expuesto, esta Autoridad Regulatoria, en el marco del análisis efectuado, llega a la conclusión de que los vuelos cancelados observados fueron evaluados conforme a la Resolución Administrativa R.A. SGSTR-DS-RA-0419/2008 de fecha 31 de diciembre de 2008 y acorde a lo explicado en el presente punto conclusivo, determinando su validez, bajo el principio de buena fe, de la siguiente manera:

Vuelos cancelados	Origen - Destino	Se realizó el vuelo, reprogramándolo para una hora distinta.	Válidos
Vuelos cancelados	Origen - Conexión - Destino	Nunca se realizó el vuelo	No válidos

Por otra parte, corresponde manifestar que la evaluación de los descargos plasmada en la Resolución RS 26/2019, estableció que ECOJET S.A. desvirtuó los cargos formulados por el FDP pero no así los cargos formulados por el FDC, tal como lo señala el Cuadro 2 de la precitada Resolución Sancionatoria:

**Cuadro 2: Análisis del FDP y FDC de la RAR Sancionatoria**

Mes/ Trimestre	Salidas Programadas	Salidas Canceladas	Salidas Efectivas			Estándares	
			Demoras	En horario	Realizadas	FDP	FDC
			Febrero	629	107	60	341
Marzo	681	114	91	355	446	0.80	0.17
Abril	576	31	31	335	366	0.92	0.05
<b>Trimestre</b>	<b>1886</b>	<b>252</b>	<b>182</b>	<b>1031</b>	<b>1213</b>	<b>0.85</b>	<b>0.13</b>
Límites de acuerdo a la RA 384/2010						<b>0.83</b>	<b>0.04</b>
Estado						<b>Cumple</b>	<b>Incumple</b>

Como se puede apreciar, los vuelos observados cancelados son 252 vuelos.

Realizando nuevamente la valoración de los descargos presentados por el OPERADOR considerando las observaciones que éste realizó a la RS 26/2019, se verificó que para el trimestre febrero - abril/2015, de los 252 vuelos cancelados observados, 104 vuelos fueron considerados con descargos válidos y 148 vuelos cancelados fueron considerados con descargos no válidos, ya que la justificación del RECURRENTE no fue suficiente o porque no adjuntó descargo documental que respalde sus argumentos.





**Cuadro 3. Vuelos Cancelados observados con descargos válidos y no válidos**

Mes/Trimestre	Vuelos Observados Cancelados	Descargos Válidos	Descargos No Válidos
Febrero	107	13	94
Marzo	114	65	49
Abril	31	26	5
<b>Febrero a Abril</b>	<b>252</b>	<b>104</b>	<b>148</b>

Tras los resultados expuestos en el Cuadro 3, para determinar el resultado final del FDP y FDC, se aplicó nuevamente la metodología de evaluación de descargos que establece el Artículo Noveno de la RA 419/2008, la cual indica que "la STR excluirá estas salidas demoradas o canceladas con descargo, según sea el caso, del lado derecho e izquierdo de la identidad fundamental", es decir de la ecuación:  $SPR - SC + SD + SP$ , los vuelos cancelados con descargo válido se excluyeron de la ecuación, mostrando un factor de cancelación correcto, las cuales se reflejan en el siguiente cuadro final:

**Cuadro 4. FDP y FDC excluyendo los descargos válidos**

FDP Y FDC Con Descargos			
Mes / Trimestre	Salidas Programadas	Salidas Canceladas	FDC
Febrero	616	94	0,15
Marzo	616	49	0,08
Abril	550	5	0,01
<b>Trimestre</b>	<b>1782</b>	<b>148</b>	<b>0,08</b>
Límites de Tolerancia FDC			0,04
Estado			Incumple

Como se puede observar en el Cuadro 4, ECOJET S.A., en el trimestre febrero - abril/2015, de la reevaluación efectuada a los descargos presentados por éste, acorde a la justificación por éste expresada, alcanzó para el Factor de Cancelación FDC el **0.08** superior al máximo establecido de 0.04 del estándar aeronáutico que establece la Resolución Administrativa regulatoria TR N° 0384/2010, incumpliendo lo que establece el Artículo Segundo de la Resolución Administrativa R..A.SC-STR-DS-RA-0419/2008 del 31 de diciembre de 2008.

2. Respecto a los agravios expuestos por el RECURRENTE acerca de las Notas de Planificación, corresponde manifestar que una Nota de Planificación como tal (correo electrónico interno de la empresa) sólo es una referencia de información dentro de la evaluación, pudiendo ser tornada en cuenta para efectos de conocer sobre la planificación o modificación del itinerario; sin embargo, no es una prueba que respalde el motivo de la cancelación.

Cabe aclarar que el artículo octavo (pruebas de descargo) de la RA 419/2008, en referencia a las Notas de Planificación señala lo siguiente: La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros **no será responsable de aquellas cancelaciones que se hagan conocer a los pasajeros con antelación de, al menos, veinticuatro (24) horas** respecto a la hora fijada en el pasaje a billete aérea" (subrayado y negrilla propios).

Por otra parte, el artículo segundo de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0059/2009 de 03 de marzo de 2009 (R.A. 59/2009) modificó la RA 419/2908 estableciendo: lo siguiente: Se modifica el párrafo II del artículo quinto por el siguiente texto: "Para que una cancelación no sea considerada en el cálculo del FDC, los titulares aeronáuticos **deberán hacerla conocer**



**mediante comunicación pública (notas de planificación, prensa, etc.), directa a los pasajeros o a las agencias de viaje, con antelación de, al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo, en caso de vuelos internacionales y doce (12) horas, en caso de vuelos nacionales**"; (las negrillas son propias). Asimismo, el cuarto párrafo de la RA 59/2009 establece que para que la cancelación no sea tomada en cuenta, el descargo deber ser una comunicación al usuario previamente a la ejecución de vuelo, en alusión a pruebas que demuestren que el operador logró informar al usuario para que éste, tome otras medidas ante un vuelo cancelado.

En el contexto anotado, respecto a la alusión efectuada por el RECURRENTE a "precedentes jurídicos válidos" como por ejemplo el caso del trimestre noviembre a diciembre de 2014 y enero de 2015, en el que los cargos formulados fueron declarados improbados, tal como se observa en la Resolución Administrativa ATT-DJ-RA-FIS TR LP 102/2017, por lo que no entiende cuál es la razón para que en el presente caso no se consideren como descargo válido a las Notas de Planificación y sean rechazadas, cabe aclarar que el MOPSV, en su condición de Ministerio cabeza del sector de telecomunicaciones, es la entidad que genera precedentes administrativos a través de las Resoluciones Ministeriales que emite en cumplimiento de su atribución de resolver los recursos jerárquicos interpuestos contra las resoluciones que resuelvan los recursos de revocatoria emitidas por el Director Ejecutivo de la ATT, agotando de esa manera la vía administrativa y condicionando las actuaciones de este Ente Regulador al establecer criterios aplicables a situaciones que cumplen con la condición de identidad o similitud, en resguardo de los principios de igualdad ante la ley, seguridad jurídica, buena fe y buena administración. En ese sentido, la ATT no genera precedentes administrativos; consiguientemente, el argumento del RECURRENTE no es válido.

En segundo lugar, corresponde manifestar que si bien es cierto que en la citada Resolución Administrativa este Ente Regulador tomó como válidos ciertos descargos presentados por el ahora RECURRENTE, entre ellos las Notas de Planificación presentadas, conforme se lee en el Anexo a dicha Resolución, no es menos cierto que, conforme se tiene dicho, es la RA 419/2008, modificada por la 59/2009, la que establece, en referencia a las Notas de Planificación, que el operador no será responsable de aquellas cancelaciones que se hagan conocer a los pasajeros con antelación de, al menos, veinticuatro (24) horas respecto a la hora fijada en el pasaje o billete aéreo, y que para que una cancelación no sea considerada en el cálculo del FDC, los titulares aeronáuticos deberán hacerla conocer mediante comunicación pública (notas de planificación, prensa, etc.), directa a los pasajeros o a las agencias de viaje, con antelación de, al menos, doce (12) horas, en caso de vuelos nacionales. Es en tal entendido que este Ente Regulador, en la RS 26/2109, aplicando las previsiones reglamentarias citadas previamente, efectuó la valoración respectiva y llegó a la convicción de que los documentos que el OPERADOR identificó como Notas de Planificación no son válidas a los efectos de liberarlo de responsabilidad frente a los vuelos cancelados, puesto que no demuestran por sí mismas, de ninguna manera, que hizo conocer a los pasajeros respecto a las cancelaciones efectuadas, pues se tratan de notificaciones al interior del propio OPERADOR.

**3.** Acerca del agravio expuesto por el RECURRENTE y que fue reflejado en el numeral 3 del punto considerativo segundo de esta Resolución, corresponde



manifestar que la evaluación que realizó esta Autoridad Regulatoria a los descargos presentados por el OPERADOR va acorde a la lógica que éste señala, producto de ello es que precisamente logró desvirtuar muchos de los vuelos cancelados a causa de un mantenimiento no programado, dado que se verificó que si un vuelo se canceló a causa de contingencias técnicas no atribuibles al OPERADOR, es evidente que afectó al resto de los vuelos de la malla programada, lo cual se ve reflejado en el punto conclusivo 1 de la presente parte considerativa de análisis y conclusiones.

A manera aclaratoria, corresponde señalar que en la RS 26/2019 se determinó que sólo eran 252 vuelos observados cancelados, de los cuales solamente existían 7 vuelos observados cancelados por mantenimiento, pues los descargos presentados respecto a los mismos no fueron considerados válidos, toda vez que en una primera evaluación esta Autoridad observó que los vuelos no tenían relación entre sí, debido a que el OPERADOR no dio explicaciones al respecto.

Ahora bien, con las justificaciones expuestas en el recurso de revocatoria por el OPERADOR y aplicando la lógica por éste expuesta, se volvió a evaluar los 7 vuelos observados cancelados por ATL, logrando éste desvirtuar las observaciones respecto a los mismos, ya que en aplicación del principio de buena fe, se consideró la justificación por éste expuesta. Consiguientemente, se aclara que todos los descargos presentados por el OPERADOR, excepto los EMAIL, fueron considerados válidos en relación a lo señalado precedentemente, por lo que los 58 vuelos presuntamente rechazados (ATL's) fueron tomados en cuenta, considerándolos con descargos válidos.

(...)

5. Acerca de los argumentos expuestos por el RECURRENTE y que fueron plasmados en los numerales 5 y 6 del punto considerativo segundo de esta Resolución, corresponde manifestar que independientemente de que este Ente Regulatorio haya señalado que las modificaciones a los itinerarios realizadas por el OPERADOR no cuentan con aprobación de la DGAC, argumento que encuentra respaldo en la previsión del numeral 19 del artículo 22 del Decreto Supremo N° 28478, de 2 de diciembre de 2005, que prevé como una atribución de la Dirección de Transporte Aéreo de la DGAC la de aprobar itinerarios de empresas nacionales y extranjeras, y de que el RECURRENTE sostenga que el Boletín Reglamentario N° DGAC/043/2015 de 05 de junio de 2015 no especifica los procedimientos que se utilizarán en tales casos, por lo que podría inferir que dichas reprogramaciones no están (SIC) sujetas a aprobación previa, lo cierto es que no debe perderse de vista que los descargos presentados por el OPERADOR, a los que se refirió como Notas de Planificación, como se tiene dicho tanto en la RS 26/2019 como en el presente pronunciamiento, no demuestran que haya notificado a sus pasajeros sobre la cancelación de los vuelos con la antelación de 12 horas, sea por vía telefónica, correo electrónico, mensajes u otros medios escritos o audiovisuales. (...)

De lo precedentemente transcrito de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019, que en sus partes principales y alusivas a los argumentos de impugnación esgrimidos por el recurrente en los incisos 2.9 a 2.15 de su memorial de 26 de julio de 2019 fueron subrayados, se advierte que el ente regulador realizó una completa valoración a las pruebas presentadas por el operador, sustentando suficientemente cada uno de los aspectos evaluados, por lo que se concluye que la ATT no incurrió en una valoración subjetiva, sesgada o dirigida de las pruebas como lo señala en recurrente, lo cual es corroborado con la



evaluación propia efectuada por esta instancia jerárquica a dicha prueba, por lo que se concluye que el regulador no vulneró el principio de congruencia ni el debido proceso.

Que, con relación a lo dispuesto en la Providencia RJ/P-006/2020 de 3 de febrero de 2020, la Empresa ECOJET S.A. no ha dado cumplimiento a lo puntualmente instruido que fue explicar qué es lo que prueba la documentación presentada el 19 de diciembre de 2019 y cómo desvirtúa los descargos no válidos de los vuelos cancelados entre febrero a abril de 2015, disposición que no constituye una nueva etapa probatoria como interpretó el operador, máxime si los extremos expuestos en dicho memorial ya fueron considerados y evaluados en la tramitación del presente proceso.

Que, el Artículo Octavo del Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios, aprobado mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008, establece:

*"AASANA: La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros no será responsable de demora y/o cancelación de vuelo ocasionada por inconvenientes en la prestación de Servicios Aeroportuarios y Auxiliares a la Navegación Aérea proporcionadas por AASANA. Para descargar estas salidas impuntuales o canceladas, la empresa debe presentar a la STR (hoy ATT) una copia del NOTAM correspondiente al día de la operación demorada o cancelada."*

Que, tal como lo prescribe la citada disposición legal, correspondía al ente regulador presentar a la ATT la documentación adjunta al memorial de 19 de diciembre de 2019, considerando que la misma es esencialmente técnica y su análisis es pertinencia de esa instancia y no de la instancia jerárquica; es en este sentido que se remitió a la ATT dicha documentación, la cual fue evaluada técnicamente por esa autoridad.

Que, del resultado de la antes citada evaluación de la ATT, a través de la nota ATT-DTRSP-N LP 192/2020 de 13 de febrero de 2020, se remitió a este Ministerio el Informe Técnico ARR-DTRSP-INF TEC LP 116/2020 de 12 de febrero de 2020, con el siguiente análisis:

*"Previo a la evaluación técnica, resulta preciso señalar que la prueba de la Línea Aérea ECO JET S.A., al no haber sido presentada con anterioridad a la ATT, no se constituye en prueba de reciente obtención, por lo que incumple con las previsiones del párrafo III del artículo 62 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo."*

Para la evaluación, debemos definir que la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, indica que un NOTAM es un aviso distribuido por las telecomunicaciones aeronáuticas, la cual contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones y control de los vuelos.

En este sentido, para la evaluación se expondrá como ejemplo, la interpretación del primer NOTAM del documento adjunto al documento RJ/AP-006/2019 de 03 de febrero de 2020.



**Tabla 1**

PZW0013  
GGSLTRZPXSLVRYGYHSLZZYNYX  
232345 SLLPYNXX  
(C0178/15 NOTAMR C0176/15  
Q) SLLF/QCAAS/IV/NBO/AE/000/999/1738S06308W005  
A)SLVR B)1502232345 C)1502241600 EST  
E)APP(TMA) FREQ 123,7 MHZ U/S)

INTERPRETACIÓN DEL NOTAM	
Direcciones AFTN (Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas) a quienes deberán ser enviados todos los NOTAM.	Prioridad 3 - GG Dirección - SLTRZPX SLVRYGYHSLZZYNYX Procedencia - 232345 SLLPYNXX
<b>C0178/15 NOTAMR C0176/15</b>	
C0178/15	NOTAM serie C (aeródromos públicos) número 0178 año 2015
NOTA MR	Notam de remplazo
C0176/15	Notam que se reemplazará
<b>Q) SLLF/QCAAS/IV/NBO/AE/000/999/1738S06308W005</b>	
SLLF	FIR La Paz
QCAAS	Código - Instalaciones aeroterrestres, no utilizable
IV	Tránsito - IFR y VFR
NBO	N = Inmediata atención
	B = Seleccionada para una entrada en el boletín de información previa al vuelo
	O = Relativo a las operaciones de vuelo
AE	Alcance - Aeródromos, En Ruta
000	Nivel de vuelo inferior
999	Nivel de vuelo superior
1738S06308W005	Coordenadas (17° 38' Sur; 063° 08' Oeste, radio 005 NM)
<b>A)SLVR B)1502232345 C)1502241600 EST</b>	
A)SLVR	Aplica al aeródromo de Viru Viru
B)1502232345	Válido desde el 2015 mes de febrero del día 23 a la 23:45 UTC
C)1502241600	Válido hasta el 2015 mes de abril del día 24 a la 16:00 UTC
EST	Fecha y hora estimada
<b>E)APP(TMA) FREQ 123,7 MHZ U/S</b>	
Control de aproximación (Área de control terminal) frecuencia 123,7 Mhz. Inutilizable	

Como se aprecia en la evaluación, los datos que más se destacan del NOTAM anterior para determinar su validez, son los incisos A), B) C) y E) del NOTAM, por ejemplo: el inciso A) indica a que aeropuerto se aplicará el NOTAM, en este caso particular, es al aeropuerto de Viru Viru -SLVR, sin embargo, en la formulación de cargos (ANEXO de los vuelos cancelados de la Resolución ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019), no se encuentra vuelos



observados cancelados de Viru Viru, es decir, los únicos vuelos observados cancelados de fecha 23 de febrero de 2015, son las estaciones de Riberalta y Trinidad.

Respecto al inciso E), el dato indica que la frecuencia aeronáutica 123.7 Mhz. se encuentra inutilizable desde el día 23 de febrero del 2015, de horas 23:45 UTC (Universal Time Coordinated) (correspondiente al inciso B), cabe aclarar que la hora UTC convertida a hora de Bolivia será las 19:45, no obstante, esta hora no se ajusta a los vuelos cancelados de horas 15:50 y 14:15 respectivamente, es decir, presenta un NOTAM de una hora distinta.

Con referencia al inciso C), este dato indica la validez del NOTAM, que la misma tiene una vigencia hasta el día 24 de abril del 2015 hasta horas 16:00 UTC, por lo que tampoco se ajusta a los vuelos observados cancelados.

Por lo expuesto, el NOTAM que presenta ECO JET S.A. para desvirtuar los vuelos observados de fecha 23 de febrero del 2015, no se ajusta a los vuelos del ANEXO de la Resolución ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019, es decir, no coinciden con el aeródromo, no coinciden con el horario.

Bajo esa interpretación, se han descifrado cada uno de los cuarenta y tres (43) NOTAM' s, que presentó ECO JET S.A., los cuales al ser evaluados, reflejan incongruencia con los vuelos cancelados formulados, ya sea en aeródromo de destino u origen y horarios, por lo que las pruebas remitidas por el Operador no logran desvirtuar los vuelos observados cancelados de la Resolución ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019, manteniéndose el Factor de Cancelación inalterable.

Como respaldo de lo mencionado, se realizó una tabla resumen que detalla la razón por la cual los cuarenta y tres (43) NOTAM' s, no son pruebas suficientes para ser consideradas válidas.

NOTAM	COINCIDE CON LA HORA LOCAL PROGRAMADA	COINCIDE CON EL AEROPUERTO DE LLEGADA O SALIDA	APLICA CON LAS OBSERVACIONES DE LA RA/60/2019	RESULTADO
NOTAM 1	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 2	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 3	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 4	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 5	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 6	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 7	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 8	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 9	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 10	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 11	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 12	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 13	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 14	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 15	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 16	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 17	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 18	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 19	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 20	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 21	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 22	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 23	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 24	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 25	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 26	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 27	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 28	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 29	NO	NO	NO	NO VALIDO



NOTAM 30	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 31	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 32	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 33	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 34	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 35	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 36	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 37	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 38	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 39	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 40	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 41	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 42	NO	NO	NO	NO VALIDO
NOTAM 43	NO	NO	NO	NO VALIDO

Por último, como se mencionó en párrafos anteriores, las pruebas presentadas ante el MOPSV por ECO JET S.A. no fueron presentadas con anterioridad a la ATT dentro del proceso.

Por último, en el anexo adjunto al presente informe se encuentra la decodificación o interpretación de cada NOTAM como prueba de la evaluación realizada, así como el Anexo de la Resolución ATT-DJ-RA RE- TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019 donde se encuentran los vuelos observados cancelados formulados.

## 6. CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, se concluye lo siguiente:

- Se evaluó los cuarenta y tres (43) NOTAM's para el caso del recurso jerárquico interpuesto por la Empresa ECOJET S.A. contra la Resolución ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019.
- El 100% de NOTAM's remitidos a la ATT no cambian el resultado del Factor de Cancelación - FDC, de la Resolución ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019, toda vez que las mismas no se ajustan a los vuelos observados cancelados formulados.
- La prueba, al no haber sido presentada con anterioridad a la ATT, no se constituye en prueba de reciente obtención, por lo que incumple con las previsiones del parágrafo III del artículo 62 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo."

## CONSIDERANDO:

Que, mediante Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 105/2020 de 13 de febrero de 2020, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis al recurso jerárquico interpuesto en fecha 26 de julio de 2019 por la Empresa ECOJET S.A. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019, la valoración de las pruebas ofrecidas y de toda otra documentación presentada, concluye que el acto administrativo impugnado contiene los elementos esenciales establecidos en el Artículo 28 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, conteniendo la suficiente motivación y fundamentación que justifica la decisión asumida.

Que, el mismo Informe Jurídico concluye que la argumentación expuesta por la Empresa ECOJET S.A. en el recurso jerárquico de 26 de julio de 2019 y toda aquella otra esgrimida en los documentos posteriormente presentados a este Ministerio, no desvirtúan la fundamentación plasmada en el acto impugnado, por lo que corresponde rechazar el recurso y confirmarlo en todas sus partes.

Que, durante la tramitación del presente proceso administrativo, el operador



presentó descargos en fecha 13 de marzo de 2017 (Fs. 156), por lo cual, el 30 de marzo de 2017, mediante Comunicación Interna ATT-DJ-CI LP 1104/2017, se solicitó al Director Técnico Sectorial de Transportes y Servicio Postal Interino, Sr. Freddy Rolando Gascón Vargas que, a los efectos de emitir la resolución correspondiente a los descargos del operador, en el plazo de **cinco días** emita un informe técnico por el presunto incumplimiento de la Empresa ECOJET S.A., informe elaborado vía el prenombrado Director Técnico, signado Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 188/2019 de 8 de marzo de 2019 (Fs. 160 a 242), es decir que el informe solicitado fue elaborado luego de transcurridos **DOS AÑOS** desde su solicitud.

Que, el Artículo 17 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, establece en el párrafo II que el plazo máximo para dictar la resolución expresa será de seis (6) meses desde la iniciación del procedimiento; a su vez, el párrafo IV del precitado Artículo, determina: *"La autoridad o servidor público que en el plazo determinado para el efecto, no dictare resolución expresa que resuelva los procedimientos regulados por la presente Ley, podrá ser objeto de la aplicación del régimen de responsabilidad por la función pública, conforme a lo previsto en la Ley N° 1178 de Administración y Control Gubernamentales y disposiciones reglamentarias."* (ESN)

Que, la inobservancia del plazo máximo para la emisión del acto administrativo que resuelva los descargos presentados por el regulado, importa incumplimiento a la normativa vigente, por lo que corresponde instruir a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, instaure los procesos administrativos correspondientes en el marco de lo establecido en la Ley N° 1178 y sus Reglamentos, a fin de establecer responsabilidades en la que se hubiese incurrido.

Que, el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 105/2020 de 13 de febrero de 2020 recomienda que en el marco de lo dispuesto en el inciso c) del párrafo II del Artículo 91 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIREFI, aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003, se emita la respectiva resolución ministerial jerárquica, rechazando el recurso jerárquico interpuesto por COMTECO R.L. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019, confirmándola en todas sus partes y, en la misma resolución, se instruya a la ATT instaure los procesos administrativos correspondientes a fin de establecer responsabilidades respecto a la presunta inobservancia precedentemente identificada.

#### CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Presidencial N° 4141 de 28 de enero de 2020, la señora Presidente Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia, designó al ciudadano Iván Arias Durán como Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

#### POR TANTO:

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en ejercicio de sus atribuciones,

#### RESUELVE:

**PRIMERO.- RECHAZAR** el recurso jerárquico interpuesto por la Empresa **ECOJET S.A.**, contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2019 de 08 de julio de 2019 emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT, confirmándola en todas sus partes, de conformidad a las consideraciones de la presente resolución y del anexo adjunto.





**SEGUNDO.- INSTRUIR** a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, instaure los procesos administrativos correspondientes en el marco de lo establecido en el parágrafo IV del Artículo 17 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, la Ley N° 1178 y sus Reglamentos, a fin de establecer responsabilidades en la que se hubiese incurrido por inobservancia al plazo establecido en parágrafo II del Artículo 17 de la Ley N° 2341.

Comuníquese, regístrese y archívese.



Lic. Hernan Ivan Arias Duran  
**MINISTRO**  
OBRAS PÚBLICAS SERVICIOS Y VIVIENDA  
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

DGAJ - UR  
V° B°  
Mara de' C. Sammartino  
M.O.P.S.V.

DGAJ - UR  
V° B°  
J. Pablo Salazar O.  
M.O.P.S.V.

DGAJ - UR  
V° B°  
Sarah Salinas  
M.O.P.S.V.

# **ANEXO**

## **ANÁLISIS DE DESCARGOS REPORTE DE VUELOS CANCELADOS ECOJET S.A.**

**FEBRERO, MARZO Y ABRIL  
2015**

# ANÁLISIS MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA

## REPORTE DE VUELOS CANCELADOS FEBRERO 2015 (NO VALIDOS PARA LA ATT)

FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJE.	HORA ITI	SALIDA	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION de ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
11/02/2015	1	2595	TDD/CBB	TDD/CBB	17:50	21:50	00:00	VLO 473TDDCBB REPROGRAMADO CON VLO 2595TDDCBB A HRS 17:50 Y 493TDDLPB REPROGRAMADO VIA CBB REFUNDE TDDCBB Y TDDLPB (RESPALDO EMAIL 002 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015) Y CANCELADO POR MANTENIMIENTO (RESPALDO INF MN ATL 8635)		SE ADIUNTA EL RESPALDO DE MN CON EL QUE SE JUSTIFICA LA CANCELACION DEL VUELO	Arch PDF: ATL-8635-11FEB2015. No demuestra comunicación a los pasajeros.
	2	2497	CBB/LPB	CBB/LPB	19:20	23:20	00:00	VLO 2497CBB/LPB FUE CANCELADO POR MN CP2889 (RESPALDO INF MN ATL 8637)			Arch PDF ATL 8637-12FEB2015. No demuestra comunicación a los pasajeros
12/02/2015	3	2497	CBB/LPB	CBB/LPB	07:15					SE ADIUNTA EL RESPALDO DE MN CON EL QUE SE JUSTIFICA LA CANCELACION DEL VUELO Y LA MODIFICACION DEL VLO 751CBB/SRE POR MN PROGRAMADO CP2850 ASI COMO LA LISTA DE LOS PASAJEROS QUE FUERON AFECTADOS Y NOTIFICADOS	Arch PDF: 004-LISTAS 12FEB2015 POR MN 2850 VLO751 Y ATL 8541-8542-09FEB2015 Figuran 2 pasajeros telefono de referencia 67409079. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	4	2950	CBB/SRE	CBB/SRE	09:00	13:00	03:29	09:00 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/004-LISTAS 12FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO751 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 001-LISTAS 09FEB2015 POR MN 2850 VLO473. Figuran 25 pasajeros con origen Guay., Riber. y Trinidad. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
6	2473	RIB/TDD	RIB/TDD	RIB/TDD	16:30	20:30	04:00	VLO 473RIB/TDD EFECTUADO CON VLO 2473 A HRS. 15:50 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/001-LISTAS 09FEB2015 POR MN CP2850 REPORTE VLO473)			
	7 y 8	2473	TDD/CBB	TDD/CBB	18:00	22:00	00:21	VLO 473TDDCBB EFECTUADO CON VLO 2473 A HRS. 18:00 X MN PROGRAMADO Y VLO 482 TDDVVI EFECUADO VIA CBB REFUNDE TDDCBB Y TDDVVI (RESPALDO EMAIL 002/001-LISTAS 09FEB2015 POR MN CP2850 REPORTE VLO473/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)		EL CORREO ELECTRONICO ADIUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELLAS TOME LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO. EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MS/CALLCENTER). MISMA NOTA INDICA QUE CP2850 ENTRA A MN DE 09/02 A 12/02/15 POR LO QUE ES NECESARIA UNA REPROGRAMACION. SE ADIUNTA LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 001-LISTAS 09FEB2015 POR MN 2850 VLO473 y ATL8541-8542-09FEB al 12FEB2015. Figuran 25 pasajeros con origen Guay., Riber. y Trinidad. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
09/02/2015	9	488	CBB/VVI	CBB/VVI	19:20	23:20	04:00	VLO 572/SRE/CBB EFECTUADO CON VLO 580/2841 SRE/CBB VIA VVI REFUNDE SRE/VVI Y SRE/CBB (RESPALDO EMAIL 002/001-LISTAS 09FEB2015 POR MN CP2850 REPORTE VLO580 Y 572/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)		En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican que la aeronave CP2850 entrara en mantenimiento, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados previamente a la ejecución del mismo (R.A.R TR Nº 0419 2008 y R.A.R. Nº 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es valido.	Arch PDF: 001-LISTAS 09FEB2015 POR MN 2850 580 Y 572 y ATL8541-8542-09FEB al 12FEB2015. Figura 1 pasajero con origen Sucre. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	10 Y 11	2841	CBB/TDD	CBB/TDD	13:40	17:40	00:00	VLO 742CBB/TDD EFECTUADO CON VLO 2841 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO Y VLO 841VITDD EFECUADO VIA CBB REFUNDE CBB/TDD Y VITDD (RESPALDO EMAIL 002/001-LISTAS 09FEB2015 POR MN CP2850 REPORTE VLO841/742 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 001-LISTAS 09FEB2015 POR MN 2850 VLO841-8542-09FEB al 12FEB2015. Figuran 11 pasajeros con origen Cbba. y Trinidad. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
11	2841	TDD/RIB	TDD/RIB	TDD/RIB	15:10	19:10	00:00	VLO 742TDD/RIB EFECTUADO CON VLO 2841 A HRS. 15:10 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/001-LISTAS 09FEB2015 POR MN CP2850 REPORTE VLO742/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 001-LISTAS 09FEB2015 POR MN 2850 VLO742 y ATL8541-8542-09FEB al 12FEB2015. Figuran 11 pasajeros con origen Cbba. y Trinidad. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
12	751	CBB/SRE	CBB/SRE	CBB/SRE	07:40	21:50	21:52	VLO 751 POR MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO)/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: ATL8541-8542-09FEB al 12FEB2015. No demuestra comunicación a los pasajeros.



FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJE.	HORA ITI	SALIDA	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION DE ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA	
10/02/2015	14	2347	CIJ/TDD	CIJ/TDD	15:10	19:37	04:00	19:10	00:27	15:37	00:27	VLO 3477CUTDD EFECTUADO CON VLO 2347 A HRS 15:10 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2347 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 4487TDDVI EFECTUADO CON VLO 2844 A HRS. 17:20 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2844 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 9447TDDRIB EFECTUADO CON VLO 844/2844 TDDRIB VIA GYA X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO844 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
16, 18 Y 23	2844	RIB/TDD	GYA/RIB	15:00	19:00	19:23	04:00	19:00	00:23	15:23	00:23	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican que la aeronave CP2850 entrara en mantenimiento, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es valido.
												VLO 4487TDD EFECTUADO CON VLO 2844 GYATDD VIA RIB X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2844 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 4937RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2844 A HRS. 15:50 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2844 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
15 Y 19	2347	TDD/CBB	TDD/CBB	17:10	21:10	21:37	04:00	21:10	00:27	17:37	00:27	VLO 3477TDDCBB EFECTUADO CON VLO 2347 A HRS 17:10 X MN NO PROGRAMADO Y VLO 4937TDDLPB EFECTUADO VIA CBB REFUNDE TDDCBB Y TDDLPB (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2347 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 9447LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2944 LPBTTDD VIA CBB REFUNDE LPBTTDD Y CBBTTDD Y VLO 7437CBBTTDD EFECTUADO CON VLO 2994 A HRS. 12:15 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2944 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 7437TDDCUI EFECTUADO CON VLO 2994 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO844/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
20 Y 22	2944	CBB/TDD	CBB/TDD	12:15	16:15	16:09	04:00	16:09	00:00	12:09	00:00	VLO 9447LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2944 LPBTTDD VIA CBB REFUNDE LPBTTDD Y CBBTTDD Y VLO 7437CBBTTDD EFECTUADO CON VLO 2844 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO844/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 9447LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2944 LPBTTDD VIA CBB REFUNDE LPBTTDD Y CBBTTDD Y VLO 7437CBBTTDD EFECTUADO CON VLO 2994 A HRS. 12:15 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO2944 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 7437TDDCUI EFECTUADO CON VLO 2994 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 10FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO844/ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
26 Y 29	2944	CBB/TDD	CBB/TDD	13:00	17:00	17:10	04:00	17:10	00:10	13:10	00:10	VLO 9447LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2944 LPBTTDD VIA CBB REFUNDE LPBTTDD Y CBBTTDD Y VLO 7427CBBTTDD EFECTUADO CON VLO 2844 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO 944 Y 742 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 9447LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2944 LPBTTDD VIA CBB REFUNDE LPBTTDD Y CBBTTDD Y VLO 7427CBBTTDD EFECTUADO CON VLO 2844 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO 944 Y 742 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)
												VLO 9447LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2944 LPBTTDD VIA CBB REFUNDE LPBTTDD Y CBBTTDD Y VLO 7427CBBTTDD EFECTUADO CON VLO 2844 A HRS. 13:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/003-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO 944 Y 742 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)

EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE



FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJE.	HORA ITI	FECHA	Salida	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION de ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
11/02/2015	27 Y 30	2944	TDD/RIB	TDD/RIB	14:20	18:20	19:14	00:54	VLO 742TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2595 A HRS. 14:20 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO742 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican que la aeronave CP2850 entrara en mantenimiento, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados previamente a la ejecución del mismo (R.A.R TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es valido.	PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELLAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MISCALCENTER), MISMA NOTA INDICA QUE CP2850 ENTRA A MN DE 09/02 A 12/02/15 POR LO QUE ES NECESARIA UNA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 VLO742 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015. Figuran 3 pasajeros con origen Ciba. No indica la fecha del vuelo. La comunicación a los pasajeros fue 1 h y 20" antes de la hora de salida.
	24, 25 Y 30	2595	RIB/GYA	RIB/GYA	15:40	19:40	20:26	00:46	VLO 473RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2495 A HRS. 15:40 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO473 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 VLO473 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015. Figuran 13 pasajeros con origen Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	28	841	VVI/TDD	VVI/TDD	12:40	10:50	10:50	00:43	VLO 493GYATDD EFECTUADO CON VLO 2595 A HRS 16:30 X MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO493 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 VLO493 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015. Figuran 13 pasajeros con origen Guayar. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros y agencia VIATOUR con 12 horas de anticipación.
32 Y 34	31	2347	CU/TDD	CU/TDD	15:30	19:30	22:25	02:55	VLO XLD POR MN PROGRAMADO (RESPALDO EMAIL 002/002-LISTAS 11FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO841 SIN PAX Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB POR MN 2889 VLO347 Y 448, ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecojetcco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
		2347	TDD/CBB	TDD/CBB	17:30	21:30	23:53	02:23	VLO 347TDDCBB EFECTUADO CON VLO 2347 A HRS 17:30 X MN NO PROGRAMADO Y VLO 448GYATDD SE ATT DESDE RIB CON REFUNDE TDDCBB Y TDDVVI (RESPALDO EMAIL 002/004-LISTAS 12FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO347 SIN PAX Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB POR MN 2889 VLO347 Y 448, ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecojetcco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
		2347	CBB/VVI	CBB/VVI	18:50	22:50	01:26	02:36	VLO 347TDDCBB EFECTUADO CON VLO 2347 A HRS 17:30 X MN NO PROGRAMADO Y VLO 448GYATDD SE ATT DESDE RIB CON REFUNDE TDDCBB Y TDDVVI (RESPALDO EMAIL 002/004-LISTAS 12FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO 347 Y 448 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB POR MN 2889 VLO 493, ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecojetcco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
33	448	GYATDD	GYATDD	14:50					VLO 493RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2483 A HRS. 18:00 X MN PROGRAMADO Y VLO 448GYATDD SE ATT DESDE RIB CON TRASLADO VIA TERRESTRE DE GYA A RIB POR CUENTA ECOJET (RESPALDO EMAIL 002/004-LISTAS 12FEB2015 POR MN 2850 REPORTE VLO493 Y ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015)			Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB POR MN 2889 VLO 493, ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecojetcco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
	35	2483	RIB/TDD	RIB/TDD	18:00	22:00	22:32	00:32				Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB POR MN 2889 VLO 493, ATL 8541-8542-09FEB AL 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecojetcco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.





FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJE.	HORA ITI	HORA	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION de ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
42		844	TDD/GYA		13:15	17:55	04:00	21:16			Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecotjetco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
		944	TDD/RIB	TDD/RIB	13:55	17:55	04:00	21:16	03:21		Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecotjetco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
44		950	LPB/SRE	LPB/SRE	07:50	12:00	04:00	12:19			Arch PDF: 004A-EMAIL RESPALDO MODIFICACION 12FEB2015 Y 002-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 09FEB AL 12FEB2015 POR MN PROGRAMADO. Consiste en un correo interno de ecotjetco@hotmail.com y tres reportes de vuelos CP2889, CP2414 y CP2850 y otros. No constituye la prueba que indica el regulado.
45		381	CU/TDD	CU/TDD	10:50	11:20	04:00	11:31			Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 381. Figura 1 pasajero con origen Guayyar. destino SCZ. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado al pasajero con 12 horas de anticipación.
46		381	TDD/VVI	TDD/VVI	12:45	17:00	04:00	17:09			Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 381. Figura 1 pasajero con origen Guayyar. destino SCZ. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado al pasajero con 12 horas de anticipación.
53		942	TDD/RIB	TDD/RIB	09:00	13:00	04:00	13:06	00:06		Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 942. No indica la fecha del vuelo cancelado. Figuran 3 pasajeros del vuelo Trinidad - Riberalta a los cuales se le adelantó el vuelo, no existe constancia de comunicación a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
48 Y 53		941	RIB/GYA	RIB/GYA	10:20	14:20	04:00	14:27	00:07		Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 471. Figuran 20 pasajeros con origen Guayyar. y Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
47 Y 48		491	GYA/TDD	GYA/TDD	11:30	15:30	04:00	15:30	00:00		Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 471. Figuran 20 pasajeros con origen Guayyar. y Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
49		573	SRE/CBB	SRE/CBB	16:00						Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 573. Figura 1 pasajero vuelo Sucre - Chba.. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado al pasajero con 12 horas de anticipación, sin embargo el pasajero habría aceptado el anuncio.

En el correo interno enviado a

EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y



FECHA	No	VUELO	ruta PROG.	ruta EJE.	HORA ITI	FECHA	SALIDA	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION de ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
15/02/2015	50	581	SRE/VVI	SRE/VVI	15:30				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/006-LISTAS 15FEB2015 REPORTE VLO 581)	personal de ECOJET, indican un ajuste en la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados previamente a la ejecución del mismo (R.A.R TR Nº 04-19 2008 y R.A.R. Nº 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELLAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MS/CALLCENTER). SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 581. Figura 1 pasajero vuelo Sucre - SCZ. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado al pasajero con 12 horas de anticipación, sin embargo el pasajero habría aceptado la devolución.
	51	672	TJA/CBB	TJA/CBB	19:00				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 005 Y 015/SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO 07JAN15)			No hace referencia a ningún archivo relacionado
	52	688	TJA/VVI	TJA/VVI	18:30				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO 07JAN15)			No hace referencia a ningún archivo relacionado
	54	752	CBB/SRE	CBB/SRE	14:30	16:50	04:00	16:57	VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/006-LISTAS 15FEB2015 REPORTE VLO752)			Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 752. Figuran 3 pasajeros con vuelo Cbba - Sucre. No indica la fecha del vuelo ni que haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación, sin embargo Judith Pinto habría aceptado el cambio a sábado y otros 2 gestionarían en su agencia de viajes.
	55	763	CBB/TJA	CBB/TJA	17:20				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 005 Y 015/SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO 07JAN15 )			No hace referencia a ningún archivo relacionado
	56	830	TDD/CU	TDD/CU	08:30				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/006-LISTAS 15FEB2015 REPORTE VLO 830)			Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 830. Figuran 3 pasajeros con origen SCZ y La Paz. No indica la fecha del vuelo ni que haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	57	830	VVI/TDD	VVI/TDD	07:30				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/006-LISTAS 15FEB2015 REPORTE VLO 830)			Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 830. Figuran 3 pasajeros con origen SCZ y La Paz. No indica la fecha del vuelo ni que haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	58	853	VVI/SRE	VVI/SRE	14:15				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/006-LISTAS 15FEB2015 REPORTE VLO 853)			Arch PDF: 006-LISTAS 15FEB2015 VLO 853. Figuran 5 pasajeros con vuelo SCZ - Sucre. No indica la fecha del vuelo ni que haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación, sin embargo 3 pasajeros habrían aceptado la devolución
	59	865	VVI/TJA	VVI/TJA	16:50				VLO XLD POR REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 015/ SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO 07JAN15)			No hace referencia a ningún archivo relacionado
	60	391	CUI/TDD	CUI/TDD	14:00	18:00	04:00	18:13	VLO 391 CUI/PB EFECTUADO CON VLO 391 CUI/PB VIA TDD /VLO 495 TDD/PB EFECTUADO CON VLO 391 TDD/PB A HRS 16:10 REFUNDE CUI/PB CON TDD/PB (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 391)			Arch PDF: 005-LISTAS 16FEB2015 VLO 391. Figuran 13 pasajeros con origen Cobija. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	60 Y 65	391	TDD/LPB	TDD/LPB	16:10	20:10	04:00	20:02				
	69 Y 75	841	TDD/RIB	TDD/RIB	12:40	16:40	04:00	16:49	VLO 742 TDD/RIB EFECTUADO CON VLO 841 TDD/RIB A HRS 12:40 Y VLO 944 TDD/GYA EFECTUADO CON VLO 841/482 TDD/GYA VIA RIB (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 944 TDD/GYA Y SIN PAX TDD/RIB)			Arch PDF: 005-LISTAS 16FEB2015 VLO 944. Figuran 13 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.





FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJEC.	HORA ITI	HORA	SAIDA	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION DE ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISION EN INSTANCIA JERARQUICA	
15/02/2019	61 Y 75	482	RIB/GYA	RIB/GYA	14:00	18:00	13:06	04:00	14:06	00:06	VLO 473RIBTDD EFECTUADO CON VLO 482 RIBTDD VIA GYA (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 473)	Arch PDF: 005-LISTAS 16FEB2015 VLO 473. Figuran 21 pasajeros con origenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.	
	61 Y 64	482	GTA/TDD	GTA/TDD	14:50	18:50	18:47	04:00	14:47	00:00	VLO 482GYATDD EFECTUADO CON VLO 482GYATDD A HRS 14:50 (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 493)	Arch PDF: 005-LISTAS 16FEB2015 VLO 493. Figuran 16 pasajeros con origenes Guayaramerin. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.	
	62 Y 63	482	TDD/CBB	TDD/CBB	16:15	20:15	20:04	04:00	16:04	00:00	VLO 482TDDCBB EFECTUADO CON VLO 482TDDCBB A HRS 16:15 Y VLO 482TDDVVI EFECTUADO CON VLO 482 TDDVVI VIA CBB REFUNDE TDDCBB Y TDDVVI (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 482)	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELLAS TOMEN LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MISCALLCENTER). MISMA NOTA PLANIFICACION FUE ACEPTADA SIN OBSERVACIONES PARA OTROS REPORTES. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	
	63	482	CBB/VVI	CBB/VVI	17:35	21:35	21:25	04:00	17:25	00:00	VLO 482CBBVVI EFECTUADO CON VLO 482CBBVVI VIA VVI (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 472)		
	66	580	SRE/VVI	SRE/VVI	12:30	16:30	16:38	04:00	12:38	00:08	VLO 580SRECBVVI EFECTUADO CON VLO 580SRECBVVI VIA VVI (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 472)		
	67	580	VVI/CBB	VVI/CBB	13:40	17:40	18:19	04:00	14:19	00:39	VLO 580VVICBB EFECTUADO CON VLO 580VVICBB VIA VVI (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 472)		
	68 Y 70	841	TJA/VVI	TJA/VVI	08:30							VLO 841TJAVVI EFECTUADO CON VLO 841TJAVVI VIA CBB Y VLO 742CBBTDD EFECTUADO CON VLO 841 A HRS 11:20 (REFUNDE VVI TDD Y CBB TDD) (RESPALDO REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 005/ SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO 71AN15)	
	70	841	VVI/CBB	VVI/CBB	10:00	14:00	14:18	04:00	10:18	00:18	VLO 841VVICBB EFECTUADO CON VLO 841VVICBB VIA CBB Y VLO 742CBBTDD EFECTUADO CON VLO 841 A HRS 11:20 (REFUNDE VVI TDD Y CBB TDD) (RESPALDO REPROGRAMACION FERIADOS (RESPALDO EMAIL 005/ SIN PAX AL MOMENTO DEL CAMBIO 71AN15)		
	71	855	VVI/SRE	VVI/SRE	10:10							VLO 855VVISRE EFECTUADO CON VLO 841/751 VVISRE VIA CBB REFUNDE VVISRE Y CBB SRE (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 855)	Arch PDF: 005-LISTAS 16FEB2015 VLO 855. Figuran 16 pasajeros en vuelo SCZ - Sucre. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	72	863	VVI/TJA	VVI/TJA	06:50							VLO 863VVISRE EFECTUADO CON VLO 751CBB SRE A HRS 11:30 (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 751)	Arch PDF: 005-LISTAS 16FEB2015 VLO 751. Figuran 6 pasajeros en vuelo CBB - Sucre. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	73 Y 74	930	LPB/TDD	LPB/TDD	11:00	15:00	15:03	04:00	11:03	00:03	VLO 930LPBUI EFECTUADO CON VLO 930LPBUI VIA TDD VLO 944LPBUI EFECTUADO CON VLO 930LPBUI A HRS 11:00 (REFUNDE LPBUI CON LPB TDD) (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 930 Y 944)	No hace referencia a ningún archivo relacionado	
	73	930	TDD/CI	TDD/CI	12:45	16:45	16:47	04:00	12:47	00:02	VLO 930TDDCBB EFECTUADO CON VLO 930TDDCBB A HRS 12:45 (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 006/005-LISTAS 16FEB2015 REPORTE VLO 930 Y 944)	No hace referencia a ningún archivo relacionado	
86	742	TDD/GYA	TDD/GYA	14:15	18:15	17:55	04:00	13:55	00:00	VLO 742TDDRIB EFECTUADO CON VLO 742 TDDGYA A HRS 14:15 POR ATO RIB CERRADO (RESPALDO MODIFICACION EMAIL 012/NOTAM AASANA)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados	No existe en el CD ningún archivo PDF denominado NOTAM AASANA	

23/02/2015



FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJE.	HORA ITI	Salida	DEMORA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION de ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
24/02/2015	87	473	GVA/TDD	GVA/TDD	15:50	21:26	01:36	VLO 473/RIB/TDD EFECTUADO CON VLO 473 GYATDD A HRS. 15:50 POR ATO RIB CERRADO (RESPALDO MODIFICACION EMAIL 012) Y DIV POR ATO TDD CERRADO (RESPALDO EMAIL 012A/NOTAM AASANA)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido	ARTÍCULO REFERENCIAL EN TDD Y RIBERALTA. EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO EXPLICA CLARAMENTE QUE EN FECHA 23 DE FEBRERO SE RECIBE RECIBIENDO EL NOTAM CON CIERRE DE PISTA Y QUE LA MODIFICACION FUE REALIZADA ESE MISMO MOMENTO POR LO QUE NO SE PUDO NOTIFICAR A LOS PASAJEROS CON LA DEBIDA ANTICIPACION, SIENDO NOTIFICADOS LOS PASAJEROS DESDE EL DIA SIGUIENTE 24FEB2015.	No existe en el CD ningún archivo PDF denominado NOTAM AASANA
	88	473	RIB/TDD	RIB/TDD	14:35	19:04		VLO CANCELADO POR ATO RIB CERRADO SE ATIENDE A GYA A LOS PASAJEROS (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 016/098-LISTAS 24FEB REPORTE VLO473/NOTAM AASANA)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MISCALCENTER). MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 009-LISTAS 24FEB2015 VLO 473. En el indicado archivo PDF no figura el vuelo 473 indicado por el recurrente.
	91	944	TDD/RIB	TDD/RIB	13:00	16:04		VLO CANCELADO POR ATO RIB CERRADO SE ATIENDE A GYA A LOS PASAJEROS Y SE LOS TRANSPORTE VIA TERRESTRE A RIB (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 016/NOTAM AASANA)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	No existe en el CD ningún archivo PDF denominado NOTAM AASANA	No existe en el CD ningún archivo PDF denominado NOTAM AASANA
25/02/2015	92	2473	GVA/TDD	GVA/TDD	16:00	20:06	00:06	VLO 473/RIB/TDD EFECTUADO CON VLO 2473 GYATDD X ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 017/009-LISTAS 25FEB2015 REPORTE VLO 473)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MISCALCENTER). MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 009-LISTAS 25FEB2015 VLO 473. Figuran 39 pasajeros con origen Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	93	2473	TDD/CBB	TDD/CBB	17:40	21:53	00:18	VLO 473/TDD/CBB EFECTUADO CON VLO 2473TDD/CBB A HRS. 17:40 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NRO DE VLO (RESPALDO EMAIL 017/009-LISTAS 25FEB2015 REPORTE VLO 473/NOTAM AASANA)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MISCALCENTER). MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 009-LISTAS 25FEB2015 VLO 473. Figuran 39 pasajeros con origen Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	94	2742	CBB/TDD	CBB/TDD	13:05	16:56	00:00	VLO 742/CBB/TDD EFECTUADO CON VLO 2742CBB/TDD A HRS. 13:05 (RESPALDO EMAIL 017/009-LISTAS 25FEB2015 REPORTE VLO 742/NOTAM AASANA)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MISCALCENTER). MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 009-LISTAS 25FEB2015 VLO 742. Figuran 42 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
26/02/2015	95	2742	TDD/GYA	TDD/GYA	14:25	18:33	00:08	VLO 742TDD/RIB EFECTUADO CON VLO 2742 TDDGYA X ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 017/009-LISTAS 25FEB2015 REPORTE VLO742/NOTAM AASANA)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES EL PROGRESO DE VUELOS QUE EMITE EL CENTRO CONTROL OPERACIONAL (CCO) QUE EN COORDINACION CON EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS EMITEN LAS NOTIFICACIONES DE LAS MODIFICACIONES A LAS DIFERENTES AREAS, SIENDO QUE SE REALIZAN EN EL MISMO DIA, MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 009-LISTAS 25FEB2015 VLO 742. Figuran 42 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	96	2493	GVA/TDD	GVA/TDD	14:35	19:26	00:51	VLO 493/RIB/TDD EFECTUADO CON VLO 2493 GYATDD X ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 013/010-LISTAS 26FEB2015 REPORTE VLO493/NOTAM AASANA)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES EL PROGRESO DE VUELOS QUE EMITE EL CENTRO CONTROL OPERACIONAL (CCO) QUE EN COORDINACION CON EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS EMITEN LAS NOTIFICACIONES DE LAS MODIFICACIONES A LAS DIFERENTES AREAS, SIENDO QUE SE REALIZAN EN EL MISMO DIA, MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 010-LISTAS 26FEB2015 VLO 493. Figuran 35 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	97	2493	TDD/LPB	TDD/LPB	16:50	20:50	00:00	VLO 493TDD/LPB EFECTUADO CON VLO 2493TDD/LPB A HRS. 16:50 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NRO DE VLO (RESPALDO EMAIL 013/010-LISTAS 26FEB2015 REPORTE VLO493)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES EL PROGRESO DE VUELOS QUE EMITE EL CENTRO CONTROL OPERACIONAL (CCO) QUE EN COORDINACION CON EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS EMITEN LAS NOTIFICACIONES DE LAS MODIFICACIONES A LAS DIFERENTES AREAS, SIENDO QUE SE REALIZAN EN EL MISMO DIA, MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 010-LISTAS 26FEB2015 VLO 493. Figuran 35 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
98	2944	LPB/TDD	LPB/TDD	11:15	16:35	01:20	VLO 944LPB/TDD EFECTUADO CON VLO 2944LPB/TDD X ATO RIB CERRADO A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NRO DE VLO (RESPALDO EMAIL 013/010-LISTAS 26FEB2015 REPORTE VLO 944)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES EL PROGRESO DE VUELOS QUE EMITE EL CENTRO CONTROL OPERACIONAL (CCO) QUE EN COORDINACION CON EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS EMITEN LAS NOTIFICACIONES DE LAS MODIFICACIONES A LAS DIFERENTES AREAS, SIENDO QUE SE REALIZAN EN EL MISMO DIA, MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF: 010-LISTAS 26FEB2015 VLO 944. Figuran 20 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.	

MOPSA

FECHA	No	VUELO	ROUTA PROG.	ROUTA EJEC.	HORA ITI	HORA	DEMORA	SALIDA	MOTIVO	VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	OBSERVACION de ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
28/02/2015	99	2944	TDD/GYA	TDD/GYA	13:00	17:00	01:00	14:00	VLO 944TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2944 TDDGYA X ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 013/010-LISTAS 26FEB2015 REPORTE VLO944/NOTAM AASANA)	VALIDO.		Arch PDF:010-LISTAS 26FEB2015 VLO 944. Figuran 20 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	100	2493	GVA/TDD	GVA/TDD	15:45	19:45	00:00	15:42	VLO 493RIBTD EFECTUADO CON VLO 2493GYATDD X ATO RIB CERRADO (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 014/012-LISTAS 28FEB2015 REPORTE VLO493)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MS/CALLCENTER), SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF:010-LISTAS 26FEB2015 VLO 493. Figuran 16 pasajeros con origen Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	101	2493	TDD/JPB	TDD/JPB	17:10	21:10	00:00	17:10	VLO 493TDDLPB EFECTUADO CON VLO 2493 A HRS. 17:10 X ATT VLO CHARTER (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 014/012-LISTAS 28FEB2015 REPORTE VLO493)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.		Arch PDF:010-LISTAS 26FEB2015 VLO 944. Figuran 14 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	102	2944	LPB/TDD	LPB/TDD	12:30	16:30	00:04	12:34	VLO 944LPBTD EFECTUADO CON VLO 2944 A HRS. 12:30 X ATT VLO CHARTER (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 014/012-LISTAS 28FEB2015 REPORTE VLO944)			Arch PDF:010-LISTAS 26FEB2015 VLO 944. Figuran 14 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	103	2944	TDD/GYA	TDD/GYA	14:00	18:00	00:09	14:09	VLO 944TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2944 TDDGYA X ATT VLO CHARTER (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 014/012-LISTAS 28FEB2015 REPORTE VLO944)			Arch PDF:010-LISTAS 26FEB2015 VLO 944. Figuran 14 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
27/02/2015	104	2473	GVA/TDD	GVA/TDD	15:50	19:50	00:11	16:01	VLO 473RIBTD EFECTUADO CON VLO 2473 A HRS. 15:50 X ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 018/011-LISTAS 27FEB2015 REPORTE VLO473)	En el correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo fueron informados	EL CORREO ELECTRONICO ADJUNTADO ES LA NOTA DE PLANIFICACION EMITIDA POR EL DPTO DE PLANIFICACION Y CONTROL VUELOS, EN EL QUE SE NOTIFICA A LAS DIFERENTES AREAS DE LA EMPRESA SOBRE LAS REPROGRAMACIONES EN EL ITINERARIO PARA QUE CADA UNA DE ELAS TOMA LAS ACCIONES NECESARIAS SOBRE DICHO CAMBIO, EN EL MISMO SE TIENE CONSTANCIA DEL MOTIVO DE LA MODIFICACION, LA FECHA DE ENVIO (QUE NORMALMENTE COINCIDE CON LA FECHA DE MODIFICACION EN EL SISTEMA) Y LAS AREAS QUE REALIZAN LA NOTIFICACION A LOS PASAJEROS (MS/CALLCENTER), MISMA NOTA INDICA QUE APTO RIBERALTA ESTA CERRADO Y ES EL MOTIVO DE LA REPROGRAMACION. SE ADJUNTAN LAS LISTAS DE DICHO DIA CON LA PRUEBA DE QUE LOS PASAJEROS FUERON NOTIFICADOS DE LOS CAMBIOS.	Arch PDF:011-LISTAS 27FEB2015 VLO 473. Figuran 25 pasajeros con origen Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	105	2473	TDD/CBB	TDD/CBB	17:40	21:40	00:08	17:48	VLO 473TDDCBB EFECTUADO CON VLO 2473 A HRS. 17:40 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NRO DE VLO (RESPALDO EMAIL 018/011-LISTAS 27FEB2015 REPORTE VLO473)	previamente a la ejecución del mismo (R.A.R. TR N° 0419 2008 y R.A.R. N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.		Arch PDF:011-LISTAS 27FEB2015 VLO 473. Figuran 25 pasajeros con origen Riberalta. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	106	2742	CBB/TDD	CBB/TDD	12:40	16:40	00:05	12:45	VLO 742CBBTD EFECTUADO CON VLO 2742CBBTD A HRS. 12:40 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NRO DE VLO (RESPALDO EMAIL 018/011-LISTAS 27FEB2015 REPORTE VLO742)			Arch PDF:011-LISTAS 27FEB2015 VLO 742. Figuran 18 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	107	2742	TDD/GYA	TDD/GYA	14:15	18:15	00:14	14:29	VLO 742TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2742 TDDGYA X ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 018/011-LISTAS 27FEB2015 REPORTE VLO742)			Arch PDF:011-LISTAS 27FEB2015 VLO 742. Figuran 18 pasajeros con orígenes diversos. No indica la fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.



# ANÁLISIS MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA

## REPORTE DE VUELOS CANCELADOS MARZO 2015 (NO VALIDOS PARA LA ATT)

FECHA	No	VUELO	RUJA PROG.	RUJA EJEC.	HORA ITI			SALIDA	DEMORA	MOTIVO	TIPO DE DESCARGO	VALORACION DE DESCARGO	OBSERVACION A LA VALORACION DE DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
01/03/2015	111	763	CBB/TJA		17:20	04:00	00:00	04:00		CANCELADO POR MN CP2889 (RESPALDO ATL 8764/EMAIL 019/019A/028-LISTAS 01MAR2015 REPORTE VLO 763)	Correo Electronico	El correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 Y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	Arch: PDF: 019A-EMAIL RESPALDO VLOS 01MAR2015 XLD X ARRASTRE DTY MN CP2889). 019-EMAIL RESPALDO REPROGRAMACION 01MAR X ATO RIB CERRADO Y MNC2889 VLO763 Y ATL 8764-01MAR2015.jpg. Corresponde a un correo interno de Marcela Ochoa; el otro un correo interno de Marcela Ochoa y relación de vuelos de 01MAR y por último una imagen de registro. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.	
	112	672	TJA/CBB		19:00	04:00	00:00	04:00		CANCELADO POR MN CP2889 (RESPALDO ATL 8764/EMAIL 019/019A/028-LISTAS 01MAR2015 REPORTE VLO 763)	Correo Electronico	El correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 Y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	Arch: PDF: 013-LISTAS 01MAR2015 VLO491. Figuran 28 pasajeros con origen Riberaita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación. No existe el archivo NOTAM AASANA	
12/03/2015	120	2347	GVA/TDD		16:10	04:00		04:00		CANCELADO POR PLANTA INOPERATIVA EN GVA CP2889 (RESPALDO EMAIL 035)	Correo Electronico	El correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 Y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	ECOJET no identifica ningún correo de descargo	
	124	2491	GVA/TDD		11:10	04:00	14:57	10:57	00:00	VLO 491RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2491 GVA/TDD POR ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 019/013-LISTAS 01MAR2015 REPORTE VLO491/NOTAM AASANA)	Correo Electronico	Las modificaciones realizadas fueron el mismo día de operación de vuelos; y siendo fuera de horario administrativo, el centro control de operaciones emitió las modificaciones o cancelaciones a todas las áreas correspondientes para fines consiguientes. La replanificación se debe a MN de CP2889 y se adjunta el ATL correspondiente y las Notas del CCO y Planificación y las Listas de los vuelos a/die RIB que por APTO cerrado se opera a GVA. Se adjuntan listas de pasajeros como prueba de la notificación del cambio.	Arch: PDF: 013-LISTAS 01MAR2015 VLO491. Figuran 28 pasajeros con origen Riberaita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación. No existe el archivo NOTAM AASANA	
01/03/2015	126	672	TJA/CBB		19:00	04:00	00:00	04:00		CANCELADO POR MN CP2889 (RESPALDO ATL 8764/EMAIL 019/028-LISTAS 01MAR2015 REPORTE VLO 763)	Correo Electronico	El correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 Y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	No existe el archivo PDF 028-LISTAS 01MAR2015. Se revisó el archivo PDF 013-LISTAS 01MAR2015 donde no se registra el vuelo 763.	
	128	763	CBB/TJA		17:20	04:00	00:00	04:00		CANCELADO POR MN CP2889 (RESPALDO ATL 8764/EMAIL 019/028-LISTAS 01MAR2015 REPORTE VLO 763)	Correo Electronico	El correo interno enviado a personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 Y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	Arch: PDF: 013-LISTAS 01MAR2015 VLO492. Figuran 27 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.	
130	2942	LPB/TDD		07:20	04:00	12:15	08:15	00:55		VLO 942LPBTTDD EFECTUADO CON VLO 2942 A HRS. 07:20 (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 019/013-LISTAS 01MAR2015 REPORTE VLO942)	Correo Electronico	El correo interno enviado a personal de ECOJET, indican la existencia de problemas para continuar con la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 Y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	Arch: PDF: 013-LISTAS 06MAR2015 ATO RIB CERRADO VLO473. Figuran 24 pasajeros con origen Riberaita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación. No existe el archivo NOTAM AASANA	
140 Y 144	2473	GVA/TDD		15:50	04:00	19:41	15:41	00:00		VLO 473RIBTTDD ATENDIDO CON VLO 2473GVA/TDD A HRS. 15:50 POR ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 049/015-LISTAS 06MAR2015 REPORTE VLO 473/NOTAM AASANA)	Correo Electronico	El correo electrónico indica que el aeropuerto de Riberaita se encontraba cerrado por lo tanto, por ser un motivo externo a la empresa, se dio servicio a los pasajeros hasta Guayaquín. Por lo tanto se atendió a todos los pasajeros que solicitaran. Se adjuntan las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.	Arch: PDF: 015-LISTAS 06MAR2015 ATO RIB CERRADO VLO473. Figuran 24 pasajeros con origen Riberaita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación. No existe el archivo NOTAM AASANA	
141	2473	TDD/CBB		17:40	04:00	21:32	17:32	00:00		VLO 473TDDCBB EFECTUADO CON VLO 2473TDDCBB A HRS. 17:40 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NIRO DE VLO POR MOD ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 049/015-LISTAS 06MAR2015 REPORTE VLO473/NOTAM AASANA)	No presentó	No se presentó respaldo ya que lo unico que se cambio fue los numeros de vuelo, por lo cual se puede verificar en vuelos añadidos 2473 y 2742 efectuando las rutas correspondientes al mismo horario. Se añaden las listas y mail de explicación del motivo de la modificación	Arch: PDF: 015-LISTAS 06MAR2015 ATO RIB CERRADO VLO472. Figuran 24 pasajeros con origen Riberaita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación. No existe el archivo NOTAM AASANA	
142	2742	CBB/TDD		12:40	04:00	16:34	12:34	00:00		VLO 742CBBTDD EFECTUADO CON VLO 2742CBBTDD A HRS. 12:40 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NIRO DE VLO POR MOD ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 049/015-LISTAS 06MAR2015 REPORTE VLO 742/NOTAM AASANA)	No presentó	No se presentó respaldo que respalde lo señalado	Arch: PDF: 015-LISTAS 06MAR2015 ATO RIB CERRADO VLO473. Figuran 24 pasajeros con origen Riberaita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación. No existe el archivo NOTAM AASANA	



FECHA	Nº	VUELO	ruta PROG.	ruta EIEC.	HORA ITI	HORA	SALIDA	DEMORA	MOTIVO	TIPO DE DESCARGO	VALORACION DE DESCARGO	OBSERVACION A LA VALORACION DE DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
	143	2742	TDD/GYA	TDD/GYA	14:15	18:15	04:00	00:00	VLO 742TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2742/TDDGYA A HRS. 14:15 POR ATO RIB CERRADO (RESPALDO EMAIL 049/015-LISTAS 06MAR2015 REPORTE VLO 742/NOTAM AASANA)	Correo Electronico	El correo interno enviado al personal de ECOJET, indican la existencia de problemas para continuar con la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR Nº 0419 2008 Y RAR TR Nº 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	El correo electrónico indica que el aeropuerto de Riberita se encontraba cerrado por lo tanto, por ser un motivo externo a la empresa, se dio servicio a los pasajeros hasta Guayaramerin. Por lo tanto se atendió a todos los pasajeros como solicitaran. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios. No existe el archivo NOTAM AASANA	Arch. PDF: 015-LISTAS 06MAR2015 ATO RIB CERRADO VLO742 Figuran 24 pasajeros con origen Riberita. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
16/03/2015	144	2493	RIB/TDD	RIB/TDD	15:50	19:50	04:00	01:17	VLO 473RIBTDD EFECTUADO CON VLO 2493 RIBTDD A HRS. 17:20 POR OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 029A/016-LISTAS 16MAR2015 REPORTE VLO 493)		En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR Nº 0419 2008 Y RAR TR Nº 0059 2009) Por lo que el respaldo presentado no es válido	Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.	Arch. PDF: 016-LISTAS 16MAR2015 VLO493 Figuran 7 pasajeros vuelo Riber. - LPZ. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	151	493	RIB/TDD	RIB/TDD	14:35	18:35	04:00	03:04	VLO 248GYATDD ATENDIDOS CON VLO 493RIBTDD X OPTIMIZACION/PAX TRANSPORTADOS GYARIB VIA SURFACE POR CUENTA DE ECOJET (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO 448)				Arch. PDF: 017-LISTAS 17MAR2015 VLO448 Figuran 50 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	152	2448	TDD/VVI	TDD/VVI	17:15	21:15	04:00	01:47	VLO 2448TDDVVI A HRS. 17:15 (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO 448)				Arch. PDF: 017-LISTAS 17MAR2015 VLO2591 Figuran 50 pasajeros con origen Sucre. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
15/03/2015	153 Y 154	2591	SRE/CBB	SRE/CBB	10:00	14:00	04:00	00:16	VLO 2591SRE/CBB EFECTUADO CON VLO 2591SRE/CBB A HRS. 10:00 Y VLO 591SRE/LPB EFECTUADO CON VLO 2591/SRE/LPB VIA CBB X OPTIMIZACION/REFUNDE SRE/LPB Y SRE/CBB (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO2591)	Correo Electronico	En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR Nº 0419 2008 Y RAR TR Nº 0059 2009) Por lo que el respaldo presentado no es válido	Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.	Arch. PDF: 017-LISTAS 17MAR2015 VLO950 Figuran 22 pasajeros con origen La Paz. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	154	2591	CBB/LPB	CBB/LPB	11:05	15:05	04:00	00:47	VLO 751CBB/SRE EFECTUADO CON VLO 2591CBB/SRE A HRS. 09:00 Y VLO 950/LPB/SRE EFECTUADO CON VLO 2590/LPB/SRE VIA CBB X OPTIMIZACION/REFUNDE LPB/SRE Y CBB/SRE (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO950)				Arch. PDF: 017-LISTAS 17MAR2015 VLO944 No existe nota de planificación del vuelo944
17/03/2015	156	2950	LPB/CBB	LPB/CBB	07:50	11:50	04:00	00:05	VLO 844TDDRIB A HRS. 13:15 X OPTIMIZACION/PAX TRANSPORTADOS RIBGYA VIA SURFACE POR CUENTA DE ECOJET (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO844)				Arch. PDF: 018-LISTAS 17MAR2015 VLO944 Figuran 90 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación en el vuelo.
	155 Y 158	2950	CBB/SRE	CBB/SRE	09:00	13:00	04:00	02:18	VLO 844TDDGYA ATENDIDOS CON VLO 944TDDRIB A HRS. 13:15 X OPTIMIZACION/PAX TRANSPORTADOS RIBGYA VIA SURFACE POR CUENTA DE ECOJET (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO950)				Arch. PDF: 017-LISTAS 17MAR2015 VLO844 Figuran 75 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo.
	156	944	TDD/RIB	TDD/RIB	13:15	17:15	04:00	02:57	VLO 844TDDRIB A HRS. 13:15 X OPTIMIZACION/PAX TRANSPORTADOS RIBGYA VIA SURFACE POR CUENTA DE ECOJET (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO844)				Arch. PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO944 Figuran 90 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación en el vuelo.
	157	2844	VVI/TDD	VVI/TDD	11:20	15:20	04:00	02:25	VLO 844VVI/TDD EFECTUADO CON VLO 2844VVI/TDD A HRS. 11:20 (MISMA HORA) SOLO CAMBIA NRO DE VLO X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 030A/017-LISTAS 17MAR2015 REPORTE VLO844 SIN CAMIO EN HORA SALIDA DE SRZ)				Arch. PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO448 Figuran 33 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.
	165	844	TDD/GYA	TDD/GYA	13:15	17:15	04:00	00:39	VLO 944TDDRIB EFECTUADO CON VLO 844/2448TDDRIB VIA GYA A HRS. 13:15 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 039/018-LISTAS 21MAR2015 REPORTE VLO944)				Arch. PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO448 Figuran 33 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.
16/03/2015	161 Y 165	2448	GYA/RIB	GYA/RIB	14:45	18:45	04:00	00:34	VLO 448GYATDD EFECTUADO CON 2448GYATDD VIA RIB A HRS. 14:45 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 039/018-LISTAS 21MAR2015 REPORTE VLO448)				Arch. PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO448 Figuran 33 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.



FECHA	No	VUELO	RUJA PROG.	RUJA EJEC.	HORA ITI	HORA	SALIDA	DEMORA	MOTIVO	TIPO DE DESCARGO	VALORACION DE DESCARGO	OBSERVACION A LA VALORACION DE DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA	
21/03/2015	161 Y 162	2448	RIB/TDD	RIB/TDD	15:35	19:35	04:00	16:09	00:34	Correo Electrónico	En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (BAR Nº 0419 2008 y BAR TR Nº 0059 2009) Por lo que el respaldo presentado no es válido	Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.	Arch PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO483 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO493 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 018-LISTAS 21MAR2015 VLO544 Figuran 90 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.	
														VLO 493RIB/TDD EFECTUADO CON VLO 2448RIB/TDD A HRS. 14:35 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 039/018-LISTAS 21MAR2015 REPORTE VLO483)
														VLO 493 TDD/PB EFECTUADO CON VLO 2493TDD/PB A HRS. 17:15 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 039/018-LISTAS 21MAR2015 REPORTE VLO493)
164	2944	LPB/TDD	LPB/CBB	11:15	15:15	04:00	11:32	00:17	NRO DE VLO/DIA DEL VLO DESVA A CBB POR PROBLEMAS DE UTILIZABLE VIENTO DE COLA (RESPALDO EMAIL 031 Y 039/018-LISTAS 21MAR2015 REPORTE VLO944/INE-CCO-HOIA DE GUAYABOS-002-21MAR2015)			Arch PDF: 019-LISTAS 21MAR2015 VLO5942 Figuran 53 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO471 Figuran 62 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO471 Figuran 62 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.		
													VLO 942LPB/TDD REPROGRAMADO CON VLO 2944 A LA MISMA HORA 11:15 SOLO CAMBIA NRO DE VLO/DIA DEL VLO DESVA A CBB POR PROBLEMAS DE UTILIZABLE VIENTO DE COLA (RESPALDO EMAIL 031 Y 039/018-LISTAS 21MAR2015 REPORTE VLO944/INE-CCO-HOIA DE GUAYABOS-002-21MAR2015)	
													VLO 942TDDRIB EFECTUADO CON VLO 740/2471 TDDRIB VIA GYA A HRS. 09:20 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/039-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO942LPB/TDDRIB)	
22/03/2015	166 Y 167	2471	GYA/RIB	GYA/RIB	11:00	15:00	04:00	10:52	00:00	Correo Electrónico	En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (BAR Nº 0419 2008 y BAR TR Nº 0059 2009) Por lo que el respaldo presentado no es válido	Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.	Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO471 Figuran 62 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO471 Figuran 62 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.	
														VLO 471/GYATDD EFECTUADO CON VLO 2471 GYATDD VIA RIB A HRS. 11:00 POR OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO471)
														VLO 491RIB/TDD EFECTUADO CON VLO 2471 RIB/TDD A HRS. 11:50X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO491)
167	2471	TDD/CBB	TDD/CBB	13:10	17:10	04:00	13:11	00:01	VLO 471TDD/CBB EFECTUADO CON VLO 2471 TDD/CBB A HRS. 13:10 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO471)				Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.	
														VLO 471TDD/CBB EFECTUADO CON VLO 2471 TDD/CBB A HRS. 13:10 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO471)
														VLO 491TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2491TDDRIB A HRS. 13:20 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO491)
169	2491	TDD/LPB	TDD/LPB	13:20	17:20	04:00	13:33	00:13	VLO 491TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2491TDDRIB A HRS. 13:20 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO491)				Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO491 Figuran 71 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.	
														VLO 491TDDRIB EFECTUADO CON VLO 2491TDDRIB A HRS. 13:20 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO491)
														VLO 942LPB/TDD EFECTUADO CON VLO 2942 A LA MISMA HORA HRS. 07:20 SOLO CAMBIA NRO DE VLO X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO942)
170	2942	LPB/TDD	LPB/TDD	07:20	11:20	04:00	07:30	00:10	VLO 942LPB/TDD EFECTUADO CON VLO 2942 A LA MISMA HORA HRS. 07:20 SOLO CAMBIA NRO DE VLO X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO942)			Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.	Arch PDF: 019-LISTAS 22MAR2015 VLO942 Figuran 53 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.  Arch PDF: 000-LISTAS 23MAR2015 VLO742 Figuran 48 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.	
														VLO 942LPB/TDD EFECTUADO CON VLO 2942 A LA MISMA HORA HRS. 07:20 SOLO CAMBIA NRO DE VLO X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 032/019-LISTAS 22MAR2015 REPORTE VLO942)
														VLO 942TDDRIB EFECTUADO CON VLO 944/2493 TDDRIB VIA GYA A HRS. 14:00 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO742)
177	944	TDD/GYA	TDD/GYA	14:00	18:00	04:00	13:56	00:00	VLO 942TDDRIB EFECTUADO CON VLO 944/2493 TDDRIB VIA GYA A HRS. 14:00 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO742)				Arch PDF: 000-LISTAS 23MAR2015 VLO742 Figuran 48 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación de vuelo.	
														VLO 942TDDRIB EFECTUADO CON VLO 944/2493 TDDRIB VIA GYA A HRS. 14:00 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO742)
														VLO 942TDDRIB EFECTUADO CON VLO 944/2493 TDDRIB VIA GYA A HRS. 14:00 X OPTIMIZACIÓN (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO742)



FECHA	No	VUELO	ruta PROG.	ruta ELEC.	HORA ITI						DEMORA	MOTIVO	TIPO DE DESCARGO	VALORACION DE DESCARGO	OBSERVACION A LA VALORACION DE DESCARGO NO VALIDO	REVISIÓN EN INSTANCIA JERARQUICA
23/03/2015	174 Y 177	2493	GVA/RIB	GVA/RIB	15:30	04:00	19:25	00:00	15:25	19:25	00:00	VLO 493/GVATDD EFFECTUADO CON VLO 2493 GVATDD VIA RIB A HRS. 15:30 POR OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO493)				Arch PDF: 020-LISTAS 23MAR2015 VLO493 Figuran 51 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.
	172 Y 174	2493	RIB/TDD	RIB/TDD	16:20	04:00	20:21	00:01	16:21	20:21	00:01	VLO 473/RIBTDD EFFECTUADO CON VLO 2473 RIBTDD A HRS. 16:20 X OPTIMIZACION				Arch PDF: 020-LISTAS 23MAR2015 VLO742 Figuran 48 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.
	173	2473	TDD/CBB	TDD/CBB	17:40	04:00	21:59	00:19	17:59	21:59	00:19	VLO 473/TDDCBB EFFECTUADO VON VLO 2473/TDDCBB A LA MISA HORA HRS. 17:40 SOLO MOD NRO DE VLO X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO742)				Arch PDF: 020-LISTAS 23MAR2015 VLO493 Figuran 51 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.
	175	2493	TDD/LPB	TDD/LPB	17:45	04:00	21:54	00:09	17:54	21:54	00:09	VLO 493/TDDLPB EFFECTUADO CON VLO 2493/TDDLPB A HRS. 17:45 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 032/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO493)				Arch PDF: 020-LISTAS 23MAR2015 VLO742 Figuran 48 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.
176	2742	CBB/TDD	CBB/TDD	12:40	04:00	16:38	00:00	12:38	16:38	00:00	VLO 742/CBBTDD EFFECTUADO CON VLO 2742 A LA MISA HORA HRS. 12:40 SOLO CAMBIA NRO DE VLO X OPTIMIZACION (RESPALDO REPROGRAMACION EMAIL 033/020-LISTAS 23MAR2015 REPORTE VLO742)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO944 Figuran 54 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
186	844	TDD/GVA	TDD/GVA	13:40	04:00	17:42	00:02	13:42	17:42	00:02	VLO 944/TDDRIB EFFECTUADO CON VLO 844/2448 TDDRIB VIA GVA A HRS. 14:00 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 033/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO944)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO448 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
178 Y 186	2448	GVA/RIB	GVA/RIB	15:00	04:00	19:09	00:09	15:09	19:09	00:09	VLO 448/GVATDD EFFECTUADO CON VLO 2448 GVATDD VIA RIB A HRS. 15:00 POR OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 033/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO448)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO493 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
178 Y 180	2448	RIB/TDD	RIB/TDD	15:50	04:00	20:05	00:15	16:05	20:05	00:15	VLO 493/RIBTDD EFFECTUADO CON VLO 2448/RIBTDD A HRS. 15:50 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 033/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO493)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO493 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
179	2448	TDD/VVI	TDD/VVI	17:15	04:00	21:22	00:07	17:22	21:22	00:07	VLO 448/TDDVVI EFFECTUADO CON VLO 2448/TDDVVI A HRS. 17:15 A LA MISMA HORA SOLO CAMBIA NRO DE VLO X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 033/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO448)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO448 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
181	2493	TDD/LPB	TDD/LPB	17:20	04:00	21:22	00:02	17:22	21:22	00:02	VLO 493/TDDLPB EFFECTUADO CON VLO 2493/TDDLPB A HRS. 17:20 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 033/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO493)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO493 Figuran 55 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
187	2850	LPB/CBB	LPB/CBB	07:50	04:00	11:46	00:00	07:46	11:46	00:00	VLO 950/LPBRRE EFFECTUADO CON VLO 2850/LPBRRE VIA CBB A HRS. 07:50 Y VLO 750/CBBRRE EFFECTUADO CON VLO 2850/CBBRRE A HRS. 09:00 X OPTIMIZACION/REFUNDE LPBRRE Y CBBRRE (RESPALDO EMAIL 033/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO950 Y 751)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO56 Y 751 Figuran 18 pasajeros con origen La Paz y Cbba. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	

En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR N° 0419 2008 y RAR TR N° 0959 2009) por lo que el respaldo presentado no es válido

Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.

Correo Electronico



FECHA	No	VUELO	ROTA PROG.	ROTA ELEC.	HORA ITI				SALIDA	DEMORA	MOTIVO	TIPO DE DESCARGO	VALORACION DE DESCARGO	OBSERVACION A LA VALORACION DE DESCARGO NO VALIDO	REVISION EN INSTANCIA JERARQUICA	
25/02/2015	184 Y 187	2850	CBB/SRE	CBB/SRE	09:00	13:00	04:00	13:10	09:10	00:10	VLO 5705RECBB EFECTUADO CON VLO 2591SRECB A HRS. 10:00 Y VLO 591SRELPB EFECTUADO CON VLO 2591SRELPB VIA CBB X OPTIMIZACION /REFUNDE SRECB Y SRELPB (RESPALDO EMAIL 093/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO591 Y 570)				Arch PDF: 021-LISTAS-24MAR2015 VLO591 Y 750 Figuran 29 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado con 12 horas de anticipación a los pasajeros con alteración en su vuelo.	
	182 Y 183	2591	SRE/CBB	SRE/CBB	10:00	14:00	04:00	14:15	10:15	00:15						
	188	2591	CBB/LPB	CBB/LPB	11:00	15:00	04:00	15:11	11:11	00:11						
	185	2944	LPB/TDD	LPB/TDD	12:10	16:10	04:00	16:22	12:22	00:12	VLO 944LPBTTD EFECTUADO CON VLO 2944LPBTTD A HRS. 12:10 X OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 093/021-LISTAS 24MAR2015 REPORTE VLO944)				Arch PDF: 021-LISTAS 24MAR2015 VLO494 Figuran 54 pasajeros con origen diverso. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación a los pasajeros con modificación en el vuelo.	
	193	2670	TJA/SRE	TJA/SRE	10:00	14:00	04:00	14:54	10:54	00:54	VLO 5725RECBB EFECTUADO CON VLO 2670RECBB A HRS. 11:10 Y VLO 6707JACBB EFECTUADO CON VLO 26707JACBB VIA SRE POR MN CP2814/REFUNDE TJACBB Y SRECB (RESPALDO EMAIL 040/022-LISTAS 25MAR2015 REPORTE VLO670)				Arch PDF: 022-LISTAS 25MAR2015 VLO670 Figuran 3 pasajeros con vuelo Tarija - Cbla.. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado con 12 horas de anticipación a los pasajeros.	
		2670	SRE/CBB	SRE/CBB	11:10	15:10	04:00	16:10	12:10	01:00						
		2761	CBB/SRE	CBB/SRE	07:50	11:50	04:00	12:46	08:48	00:58						
		2761	SRE/TJA	SRE/TJA	08:50	12:50	04:00	13:45	09:45	00:55						
																Los vuelos observados fueron realizados con la fusión de vuelos añadidos, como indica el correo electrónico. Esta nota de planificación es enviada a todas las áreas correspondientes de la empresa para su notificación o protección de pasajeros de acuerdo a lo correspondiente. Se adjunta las listas de pasajeros como prueba que se notificaron los cambios.
																En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR N° 0419 2008 y RAR TR N° 0059 2009) Por lo que el respaldo presentado no es válido





# ANÁLISIS MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA

## REPORTE DE VUELOS CANCELADOS ABRIL 2015 (NO VALIDOS PARA LA ATT)

FECHA	No	VUELO	RUTA PROG.	RUTA EJE.	HORA ITI	SALIDA	DEMORA	MOTIVO	OBSERVACION DE ECOJET S.A. A LA VALORACION DEL DESCARGO NO VALIDO	VALORACION DE DESCARGOS EN RELACION A LA OBSERVACION DE ECOJET S.A.	REVISIÓN EN INSTANCIA JERÁRQUICA
14/04/2015	222	2863	VVI/TJA		18:40	00:00	00:00	VUELO CANCELADO POR BAJO TRAFICO (RESPALDO EMAIL 047/023-LISTAS 14ABR2015 REPORTE VLO2863)	En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	El correo electrónico adjuntado es un progreso de vuelos del día que es presentado por el centro control operacional, que habiendo una cancelación del mismo día coordinando con el departamento de planificación, el centro control de operaciones se encarga de notificar a las áreas correspondientes de la empresa para poder notificar y proteger a los pasajeros en otras líneas aéreas cumpliendo. Se adjuntan listas de pasajeros como prueba de la notificación del cambio.	Arch PDF: 023-LISTAS 14ABR2015 VLO2863 Figuran 2 pasajeros vuelo SCZ-TJA. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	223	2680	TJA/VVI		20:10	00:00	00:00	VUELO CANCELADO POR BAJO TRAFICO (RESPALDO EMAIL 047/023-LISTAS 14ABR2015 REPORTE VLO2680)			Arch PDF: 023-LISTAS 14ABR2015 VLO2680 Figuran 7 pasajeros vuelo TJA-SCZ. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
03/04/2015	224	672	TJA/CBB	TJA/CBB	20:45			VLO CANCELADO POR OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 039/024-LISTAS 03ABR2015 REPORTE VLO672)	En el correo interno enviado al personal de ECOJET, indican una modificación a la programación de vuelos, sin embargo, no existe constancia que los usuarios del vuelo afectado fueron informados previamente a la ejecución del mismo (RAR TR N° 0419 2008 y RAR TR N° 0059 2009), por lo que el respaldo presentado no es válido.	El correo electrónico es la nota de planificación que el departamento de planificación envía a las áreas correspondientes de la empresa para la notificación de pasajeros de los vuelos observados, el correo en cuestión fue enviado el 20/03/15 siendo tiempo suficiente para notificar a los pasajeros que se encontraban en los vuelos en cuestión. Se adjuntan listas de pasajeros como prueba de la notificación del cambio.	Arch PDF: 024-LISTAS 03ABR2015 VLO672 Figuran 3 pasajeros vuelo TJA-CBBA. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
	225	763	CBB/TJA	CBB/TJA	19:10			VLO CANCELADO POR OPTIMIZACION (RESPALDO EMAIL 039/024-LISTAS 03ABR2015 REPORTE VLO763)			Arch PDF: 024-LISTAS 03ABR2015 VLO763 Figuran 5 pasajeros vuelo CBBA y SCR - TJA. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
05/04/2015	226	942	TDDRIB		09:40			VLO 473GYATDD EFECTUADO CON VLO 2470TDDRIB VIA GYA (RESPALDO EMAIL 042A/029-LISTAS 05ABR2015 REPORTE VLO942)		Se adjunta el correo electrónico que es la nota de planificación que envía a la áreas correspondientes de la empresa para la notificación de pasajeros de los vuelos observados. Se adjunta de pasajero como prueba de la notificación del cambio	Arch PDF: 029-LISTAS 05ABR2015 VLO942 Figuran 7 pasajeros origen LPZ y SCZ. No indica fecha del vuelo ni que se haya informado a los pasajeros con 12 horas de anticipación.
		2470	TDD/GYA	TDD/GYA	08:50	08:57	00:07				
		2470	GVA/RIB	GVA/RIB	10:10	10:17	00:07				

