



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 270

La Paz, 26 NOV. 2019

VISTOS: El recurso jerárquico interpuesto por Linder M. Delgadillo Medina, en representación de Ecojet S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de 28 de junio de 2019, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.

CONSIDERANDO: Que el recurso jerárquico de referencia tuvo origen en los siguientes antecedentes:

1. Mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 625/2015 de 21 de diciembre de 2015, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió formular cargos contra Ecojet S.A., por el presunto incumplimiento a los límites para el Factor de Puntualidad (FDP) y Factor de Cancelación (FDC), establecidos en el artículo segundo de la Resolución Administrativa TR N° 0384/2010 de 9 de agosto de 2010, durante el periodo comprendido en el trimestre Agosto-Octubre 2014, infracción prevista en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 que aprobó las Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios; corrió en traslado al operador para que presente sus descargos en el plazo de diez días.

2. A través de memorial de fecha 11 de enero de 2016, Linder Delgadillo Medina, en representación de Ecojet S.A., contestó al Auto ATT-DJ-A TR LP 625/2015 adjuntando documentación de descargo y solicitando se declare improbados los cargos.

3. Por Auto ATT-DJ-A TR LP 41/2016 de 8 de abril de 2016, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dispuso la apertura de término de prueba, consecuentemente, a través de Auto ATT-DJ-A TR LP 121/2016 de fecha 29 de junio de 2016 dispuso la clausura del término probatorio.

4. Mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 212/2017 de 9 de mayo de 2017, Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió anular obrados hasta el vicio más antiguo, vale decir hasta la diligencia de notificación con el Auto de Apertura de Etapa Probatoria ATT-DJ-A TR 41/2016 de 8 de abril de 2016, inclusive.

5. El 26 de abril de 2017 (recibida por Ecojet S.A. el 26 de junio de 2017) la ATT notificó a Ecojet S.A. con el Auto ATT-DJ-A TR LP 41/2016 de 8 de abril de 2016. A través de Auto ATT-DJ-A TR LP 437/2017 de 28 de agosto de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dispuso la clausura del término probatorio.

6. El 24 de enero de 2018, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 6/2018 que resolvió declarar probados los cargos formulados contra Ecojet S.A., al haber incurrido en la infracción prevista en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 por el incumplimiento de los Factores de Puntualidad (FDP) y de Cancelación (FDC) establecidos en la "RAR 384/10" (sic) durante el periodo comprendido entre los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014 y sancionar a Ecojet S.A., con una multa de Bs62.500.- (Sesenta y dos mil quinientos 00/100 Bolivianos) en conformidad al artículo 37 y 39 de las Normas aprobadas por el Decreto Supremo N° 24718.

7. Mediante memorial presentado en fecha 23 de febrero de 2018, Linder M. Delgadillo Medina, en representación de Ecojet S.A., interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 6/2018.

8. Por Auto ATT-DJ-A TR LP 165/2018 de fecha 6 de abril de 2018, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dispuso la apertura de término de prueba de diez días hábiles administrativos.

9. A través de memorial presentado el 27 de abril de 2018, Linder M. Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A., presentó descargos en relación al presunto incumplimiento del Factor de Puntualidad (FDP) y Factor de Cancelación (FDC) durante el trimestre comprendido

1/13





entre los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014.

10. El 22 de mayo de 2018, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 57/2018 que rechazó el recurso de revocatoria interpuesto por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A.

11. El 13 de junio de 2018, Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A., interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 57/2018.

12. A través de Resolución Ministerial N° 304 de 22 de octubre de 2018, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda resolvió aceptar el recurso jerárquico interpuesto por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 57/2018 de 22 de mayo de 2018, y en consecuencia, revocarla totalmente, de acuerdo a los siguientes criterios:

i) La ATT de manera contradictoria y contraviniendo la norma, luego de disponer de oficio la apertura de un término de prueba y luego de que ésta fue aportada por el operador, decidió sin fundamento legal y en contra de toda lógica rechazar el análisis de dicha prueba, sin que resulte comprensible el motivo por el cual la ATT determina abrir un término probatorio para luego no considerar ni valorar la prueba que el administrado presenta, más aún si se considera que la admisión y producción de pruebas se sujetará a criterios de amplitud, flexibilidad e informalismo y en caso de duda sobre su admisibilidad y pertinencia, se estará a favor de su admisión y producción conforme lo prevé el parágrafo II del artículo 27 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado mediante el Decreto Supremo N° 27172.

ii) En función a lo referido, cabe expresar en la línea del precedente administrativo generado por este Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, contenido en la Resolución Ministerial N° 31 de 13 de febrero de 2014, que habiendo sido abierto el término de prueba de oficio, es una contradicción y vulnera el derecho a la defensa del operador que la ATT no valore los documentos y pruebas que fueron aportadas en esa instancia. Por lo que, en el presente caso, siendo responsabilidad del regulador el haber dado pie a la presentación de pruebas adicionales dentro del proceso sancionatorio iniciado contra Ecojet S.A. y considerando que la Administración Pública se rige por el principio de verdad material en contraposición a la verdad formal, es obligación de la ATT evaluar, analizar y considerar todas y cada una de las pruebas y argumentos presentados por Ecojet S.A. con la finalidad de determinar si el operador efectivamente incumplió los límites para el Factor de Puntualidad (FDP) y Factor de Cancelación (FDC), establecido en el artículo segundo de la Resolución Administrativa TR N° 0384/2010 de 9 de agosto de 2010.

iii) En este entendido, no corresponde analizar los demás argumentos presentados por el recurrente, toda vez que la falta de análisis de la prueba aportada y los agravios expuestos afecta en el fondo a la resolución impugnada, por la falta de una debida valoración y fundamentación y vulneración al derecho a la defensa del recurrente.

13. Mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 104/2018 de 6 de diciembre de 2018, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió aceptar el recurso de revocatoria presentado por Ecojet S.A. en contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 6/2018 de 24 de enero de 2018, y revocar parcialmente el punto dispositivo primero de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 6/2018 declarando improbados los cargos formulados en contra de Ecojet S.A. respecto a la comisión de la 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" (sic), al haber cumplido los límites de tolerancia para la evaluación del Factor de Puntualidad en el periodo comprendido entre los meses de agosto y octubre de 2014, manteniendo firmes y subsistentes las demás determinaciones de tal resolución, de acuerdo al siguiente análisis:

i) La valoración de los descargos logró dar un resultado diferente al determinado en la "RS 6/2018" (sic), toda vez que los vuelos cancelados no reportados válidos incrementó el FDP y el

2/13





FDC; así, en el trimestre agosto – octubre 2014, Ecojet S.A. alcanzó el 0.92 superior al mínimo permitido 0.84, cumpliendo con el FDP; sin embargo, alcanzó el 0.16 superior al máximo establecido de 0.04 del FDC, incumpliendo los estándares aeronáuticos correspondientes al FDC que aprueba la “RA-0384/2010” (sic) y lo que establece el artículo segundo de la “RA 0419/2008” (sic).

ii) Una vez efectuada la evaluación de los descargos presentados, se observó que muchos de los vuelos observados no se debían a mantenimiento o a factor climático, sino a la modificación del itinerario aprobado, generando la reprogramación de los itinerarios unilateralmente. Las modificaciones (planificación Master) que presentó el operador tampoco demuestran que los itinerarios hayan sido evaluados y aprobados por la DGAC, lo que da a entender que ese tipo de modificaciones que alteraron el itinerario inicialmente aprobado son de entera responsabilidad de Ecojet S.A.

iii) Las condiciones que el recurrente alega que fueron las causas por las cuales incumplió el FDP y el FDC en el trimestre comprendido entre los meses de agosto y octubre de 2014, no pueden ser consideradas como razones válidas a los efectos por éste pretendidos, toda vez que al contar con un itinerario aprobado era deber de Ecojet S.A. cumplir con el mismo, máxime si se considera, conforme se concluyó en el fallo, que éste sí pudo cumplir con el FDP. Las modificaciones de itinerarios efectuadas por Ecojet S.A. no pueden considerarse como un hecho imprevisible que pueda redundar en fuerza mayor.

iv) Al no existir excepción legal alguna que determine que no correspondía fiscalizar al operador recurrente, era mandatorio que el Ente Regulador, en ejercicio de su facultad fiscalizadora, controle el cumplimiento de los itinerarios del operador durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014.

v) Con relación a que la aplicación de una previsión legal vaga, genérica e imprecisa, como la del artículo 37 de las “normas para la regulación aeronáutica” (sic) que establece una sanción que no se aplica al caso de autos porque contraría abiertamente las disposiciones contenidas en los artículos 71, 72 y 73 de la Ley N° 2341, referentes a los principios sancionadores de legalidad y de tipicidad, respectivamente; y que dicho artículo ha sido implícitamente derogado por la Disposición Final Primera de la Ley N° 2341, se establece que al margen de que el recurrente no ha expuesto de manera alguna los motivos por los cuales considera que el citado artículo 37 vulneraría los principios de la legalidad y tipicidad regulados por la Ley N° 2341, no pudiendo la Autoridad suplir la ausencia de argumentación al respecto, corresponde tomar en cuenta que mediante la Resolución Ministerial N° 459 de 4 de diciembre de 2017, el MOPSV estableció que “al no ser contrario a la Ley N° 2341 y por tanto no se considera que la abrogación general alcance de alguna forma a tal norma”.

No debe perderse de vista que el artículo décimo tercero de la “RA 419” (sic) claramente determina que el incumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios será sancionado de conformidad a lo establecido en el artículo 37 de las “Normas para la Regulación Aeronáutica” (sic); consiguientemente, tal previsión, para el caso en concreto, no resulta de manera alguna vaga, genérica e imprecisa como erradamente ha sostenido el recurrente.

vi) El “artículo 37” (sic) en cuestión se encuentra inmerso en el Capítulo II “Gradualidad” del Título VII de las “Normas para la Regulación Aeronáutica” (sic), permitiendo precisamente, en aplicación de los principios de graduación y proporcionalidad, sancionar el incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por la ATT, con una multa entre Bs50.000 y Bs500.000. Así, no cabe duda que en aplicación del principio de gradualidad, ante la comisión de la infracción, por haber incumplido el FDP y el FDC, ahora sólo el FDC, el Ente Regulador aplicó la sanción mínima prevista en el citado artículo 37, es decir la multa de Bs50.000 y ante la reincidencia en la comisión de esa infracción, se aplicó el incremento del 25% a la mínima sanción, conforme lo establecido en el artículo 39 de las “Normas para la Regulación Aeronáutica” (sic).

14. A través de memorial de fecha 24 de diciembre de 2018, Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria





ATT-DJ-RA RE-TR LP 104/2018 de 6 de diciembre de 2018, de acuerdo a los siguientes argumentos:

i) En el artículo 8 de la Resolución Administrativa 419/2008, está regulada precisamente como causal de exclusión del control del FDP y del FDC, la situación a la que la ATT, actuando de manera ilegal y usurpando una atribución que es privativa de la DGAC, le impuso a Ecojet S.A., obligándola a operar durante casi tres años en una condición absolutamente irregular que pese a todos los enormes esfuerzos, resultaban insuperables, dadas las características de la operación que debía realizar cotidianamente, estamos hablando pues, de un hecho que no podía ser controlado directamente por la empresa, porque se trataba de una imposición de la Autoridad Regulatoria que impedía actuar en condiciones de normalidad, siendo ésta última la única situación en la que sería admisible efectuar la fiscalización que ahora pretende realizar la ATT.

ii) Nuevamente nos encontramos con una interpretación totalmente particular y subjetiva, cuando se tratan de desvirtuar las afirmaciones sobre la validez y pertinencia del artículo 37 del Decreto Supremo 24718 de fecha 2 de julio de 1997, que aprueba las Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios, porque la misma contraviene abiertamente las previsiones contenidas en los artículos 71, 72 y 73 de la Ley N° 2341, que se refieren con absoluta precisión a los principios sancionadores, de legalidad y tipicidad del procedimiento administrativo, que han sido previstos para el procedimiento sancionador de manera específica y que por lógica jurídica tienen aplicación prioritaria y preferente en relación a disposiciones de carácter genérico, como la contenida en el artículo 37, pero además, se trata de disposiciones de una ley frente a la previsión de un decreto supremo y más aún, cuando la ley es promulgada con posterioridad a la disposición de menor jerarquía jurídica.

iii) La figura de gradualidad la pretenden reemplazar o confundir con el hecho de aplicar la multa menor en el caso de las sanciones económicas, situación que tiene también su explicación en el contexto histórico en que se habían previsto dichas sanciones para actuar con coherencia y racionalidad, a tiempo de aplicar las sanciones respectivas.

15. Mediante Resolución Ministerial N° 92 de fecha 8 de mayo de 2019, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda resolvió aceptar el recurso jerárquico interpuesto por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 104/2018 de 6 de diciembre de 2018, y en consecuencia, revocarla totalmente, de acuerdo a los siguientes criterios:

i) Se establece que la ATT se limitó a señalar que el Decreto Supremo N° 24718 se encuentra vigente y que no fue derogado por la Disposición Final Primera de la Ley N° 2341, análisis que si bien es correcto, no responde de forma motivada si el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 vulnera o contraviene los principios sancionadores establecidos los artículos 71, 72 y 73 de la Ley de Procedimiento Administrativo, como lo argumentó el recurrente, no siendo suficiente fundamento señalar que: *"al margen de que el recurrente no ha expuesto de manera alguna los motivos por los cuales considera que el citado artículo 37 vulneraría los principios de la legalidad y tipicidad regulados por la Ley N° 2341, no pudiendo la Autoridad suplir la ausencia de argumentación"*.

ii) En este sentido, es evidente que en relación a este punto, la ATT no argumentó ni sustentó su análisis con base en la norma y los hechos reclamados, vulnerando de esta manera lo establecido por el artículo 28 de la Ley N° 2341 que dispone en el inciso e) que es un elemento esencial del acto administrativo el fundamento y que el acto administrativo deberá ser fundamentado, expresándose en forma concreta las razones que inducen a emitirlo, y lo señalado por el parágrafo I del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 2341 para el Sistema de Regulación Sectorial SIRESE, aprobado por Decreto Supremo N° 27172, que establece que las resoluciones se pronunciarán en forma escrita y fundamentada en los hechos y el derecho; decidirán de manera expresa y precisa las cuestiones planteadas y serán fundamentadas en cuanto a su objeto en los hechos, las pruebas y las razones de derecho que les dan sustento.

iii) En el marco del punto conclusivo precedente, esta instancia llega a la convicción de que,





en efecto, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, al no atender en forma suficiente, motivada y congruente el argumento de la vulneración a los principios sancionadores y la aplicación normativa cuestionada; omitió motivar su pronunciamiento de manera expresa y precisa, en el planteamiento del recurrente, dejando de lado que, en el marco de un debido proceso, todas las razones que llevan a la Administración a adoptar determinadas decisiones definitivas deben constar en el propio acto administrativo decisorio. Por lo tanto, no es pertinente ingresar en otros argumentos que hacen al fondo de la controversia en este recurso, considerando que la ATT debe emitir un nuevo pronunciamiento a fin de no adelantar criterio sobre aspectos que podrían ser cuestionados posteriormente en otro recurso.

16. A través de Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de fecha 28 de junio de 2019, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió aceptar el recurso de revocatoria presentado por Ecojet S.A. en contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 6/2018 de 24 de enero de 2018, y revocar parcialmente el punto dispositivo primero de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 6/2018 declarando improbados los cargos formulados en contra de Ecojet S.A. respecto a la comisión de la 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" (sic), al haber cumplido los límites de tolerancia para la evaluación del Factor de Puntualidad en el periodo comprendido entre los meses de agosto y octubre de 2014, manteniendo firmes y subsistentes las demás determinaciones de tal resolución, de acuerdo al siguiente análisis (fojas 1 a 71):

i) Respecto a los vuelos cancelados no reportados, cabe señalar que sobre los 848 vuelos cancelados no reportados, Ecojet S.A. señaló que son vuelos que no se cancelaron, sino que se efectuaron con reprogramación; sin embargo, entre éstos, existen vuelos respecto a los que se reprogramó solamente la hora y otros en los que se reprogramó la ruta y el horario establecido; es decir, que las reprogramaciones se diferencian en dos tipos: vuelos reprogramados, alterando la ruta origen – conexión – destino y respetando la ruta origen – destino, así respecto a los vuelos reprogramados alterando la ruta, tomando como ejemplo el vuelo observado N° 994 de 6 de agosto de 2014 en la ruta LPB (La Paz) – TDD (Trinidad) para las horas 11.50, se evidencia que Ecojet S.A. realizó la operación del vuelo N° 944 con dos números de vuelos, 391 y 742, cubriendo la ruta establecida y añadiendo una conexión CBB (Cochabamba) y adelantando la operación 10 minutos, ya que el itinerario aprobado por la DGAC señala que la hora era a las 11.50 y el operador lo efectuó a horas 11.40; es decir, con un itinerario distinto al programado. Por lo tanto, claramente se observa que el vuelo inicialmente programado y aprobado por la DGAC fue cancelado, toda vez que no se puede considerar que dos rutas distintas con distintos números de vuelos y horarios traten del vuelo inicialmente programado, ante esa reprogramación, el operador presentó como prueba de descargo la hoja de ruta NDP008-08-14, documento que consiste en un correo electrónico de Mirtha Rivero de Planificación y Control de vuelos de Ecojet S.A. dirigido a los miembros de la empresa, con el asunto de "programación", el cual fue enviado el 5 de agosto de 2014 a horas 15.24 con la reprogramación de sus vuelos para los días 6 y 7 de igual mes y año, en el que se aprecian los vuelos analizados N° 391 y N° 742, pero no se observa el vuelo N° 944 que supuestamente estaría reprogramado. Asimismo, se observa que el correo de reprogramación fue enviado con una antelación de 21 horas, aproximadamente, antes de la ejecución del vuelo N° 944 programado, es decir, con menos de 24 horas de anticipación. Por lo tanto, esta prueba presentada respecto a la supuesta reprogramación del vuelo N° 944 no es considerada válida, toda vez que no se trata de una reprogramación propiamente del vuelo en cuestión, ya que éste nunca fue realizado, razón por la que no fue reportado, habiendo el operador modificado unilateralmente su itinerario aprobado por los días 6 y 7 de agosto de 2014.

ii) De igual manera, se debe aclarar que en las planillas presentadas como prueba se encuentra la columna "Descargos Ecojet" que refleja sus justificaciones por los 848 vuelos observados (cancelados no reportados), señalado como ejemplo la fila 64 de fecha 4 de agosto de 2014, en la cual se observa lo siguiente: "VLO 944 LPB-TDD a horas 11.50 reprograma a VLO 2944 LPB-CBB a horas 11.40 conex VLO CBB-TDD horas 12.50", como se aprecia en el ejemplo, el vuelo inicialmente aprobado no fue realizado, ya que es otro vuelo el que realizó la ruta con conexión. Por lo tanto, es necesario aclarar que de la misma manera se analizaron todos los vuelos observados respecto a los que se canceló el vuelo inicialmente





programado, estableciendo que no son válidos por el análisis efectuado.

iii) Respecto a los vuelos reprogramados respetando la ruta origen – destino, pero modificando el horario, se consideró a través de las pruebas de reprogramación que los vuelos cancelados no reportados en los que se respetó la ruta inicialmente establecida “origen – destino” sí fueron realizados pese a la modificación de los horarios de salida, tal es el caso del vuelo observado N° 493 con ruta GYA (Guayaramerin) – TDD (Trinidad) que inicialmente fue aprobado para las horas 15.35 del día 1 de agosto de 2014, reprogramándolo para horas 16.50, este vuelo efectivamente fue reprogramado para otro horario, respetando el número de vuelo y la ruta establecida, por lo que este tipo de vuelos cancelados no reportados son considerados como válidos, toda vez que el operador no canceló el vuelo inicialmente programado, sino que lo reprogramó para una hora posterior, dicho vuelo fue efectuado.

iv) Se observó que el operador presentó otro tipo de pruebas de descargo que no están contempladas por el artículo octavo de la Resolución Administrativa SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008, esto debido a los sucesos que afectaron a los vuelos, como ser: errores de transcripción de los vuelos, pasajeros que originan demora al vuelo aprobado por no presentarse a la hora programada, demora por el utilizable de la aeronave (peso y balance para el despegue) y otros similares que no son certificados por las instancias competentes, sino por su mismo Centro de Control de Mantenimiento (CCO), las que fueron consideradas válidas, toda vez que es la única prueba que señala las operaciones de las aeronaves y, por ende, de los vuelos programados de la aerolínea, bajo los criterios de flexibilidad e informalismo y acorde al principio de la sana crítica.

v) “Las pruebas del operador referentes a las planificaciones “Master” que demuestran que el vuelo observado fue ejecutado por otros vuelos realizados origen – conexión – destino son consideradas no válidas, ya que los vuelos no fueron programados ni realizados” (sic).

vi) El análisis de la valoración de los descargos logró dar un resultado diferente al determinado en la “RS 6/2018” (sic), toda vez que los vuelos cancelados no reportados válidos incrementó el FDP y el FDC; así, en el trimestre agosto – octubre/2014, Ecojet S.A. alcanzó 0.92 superior al mínimo permitido 0.84, cumpliendo con el FDP; sin embargo, alcanzó el 0.16 superior al máximo establecido de 0.04 de FDC, incumpliendo los Estándares Aeronáuticos correspondientes al FDC que aprueba la “RA 0384/2010” (sic) y lo que establece el artículo de la RA 0419/2008.

vii) Luego de efectuar la verificación técnica de las pruebas presentadas, se constató que no existe prueba documental que logre respaldar la justificación del operador. Cabe aclarar que los argumentos planteados por éste son ambiguos, toda vez que los aeropuertos en la ruta principal y secundaria a las fue designado, aeródromos que se encuentran en la categoría II de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la gestión 2014, información que claramente establece las características de los aeródromos. No debe olvidarse que la definición de aeródromo establece que es aquella superficie de tierra que cuenta con equipos e instalaciones para las operaciones de despegue y aterrizaje, además que las pistas de estos aeródromos de categoría II son asfaltadas. Acorde a la información aeronáutica AIP de la gestión 2014, los aeródromos en esa gestión contaban con las capacidades óptimas para que la aeronave AVRO RJ85 pueda operar sin ninguna restricción. Por tanto, no puede considerarse que hubo restricciones operativas para realizar despegues y aterrizajes en las rutas principales y secundarias.

viii) Corresponde señalar que la “RA 419/2008” (sic) tiene como objeto establecer criterios para control del cumplimiento de itinerarios de las empresas de transporte aerocomercial regular de pasajeros que operan en Bolivia, en lo que se refiere a puntualidad y cancelación de vuelos. Por otra parte, como indicó el operador, a través de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0185/2013 de 25 de octubre de 2013, se otorgó a su favor la autorización para efectuar Operaciones Comerciales de Transporte Aéreo Interno de Pasajeros, Carga y Correo; consiguientemente, a partir de tal autorización éste se encuentra obligado al cumplimiento de la normativa regulatoria del sector, en el caso de autos, la “RA 419/2008” (sic) en lo que se refiere al FDC y al FDP. En ese contexto, las condiciones que el recurrente alega que fueron las causas por las cuales incumplió el FDP y FDC en el trimestre comprendido entre los meses de agosto y octubre de 2014, no pueden ser consideradas como

6/13





razones válidas a los efectos por éste pretendidos, toda vez que al contar con un itinerario aprobado era deber de Ecojet S.A. cumplir con el mismo, máxime si se considera que éste pudo cumplir con el FDP.

ix) La "RA 419/2008" (sic) determina, en su artículo octavo, que las condiciones atmosféricas adversas, conmociones sociales, actos de terrorismo o sabotaje, accidentes en el aeropuerto que interfieran las operaciones aéreas, contingencias técnicas no atribuibles a mantenimiento preventivo deficiente y cualquier otro hecho que no pueda ser controlado directamente por la empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros y perjudique la normalidad de las operaciones se considerará de fuerza mayor y se excluirá del análisis del FDP y/o FDC; consiguientemente, ninguno de los argumentos vertidos por el recurrente con relación a las supuestas restricciones que le habrían sido impuestas por la Autoridad Regulatoria constituyen un eximente de responsabilidad por fuerza mayor en el cumplimiento del marco jurídico regulatorio, motivo por el cual no es posible considerarlos como válidos a efectos de revocar la determinación asumida en la "RS 6/2018" (sic), adicionalmente, corresponde manifestar que las modificaciones de itinerarios efectuadas por Ecojet S.A. no pueden considerarse como un hecho imprevisible que pueda redundar en fuerza mayor.

x) En cuanto a la supuesta usurpación de funciones de la DGAC por parte de la ATT en la autorización para efectuar operaciones comerciales de transporte aéreo en favor de Ecojet S.A. corresponde señalar que tal argumento no corresponde al objeto de la controversia administrativa generada en el proceso sancionatorio que radica en la fiscalización llevada a cabo por el Ente Regulator y producto de la misma se sancionó al haber comprobado el incumplimiento en que se incurrió, por lo que no corresponde emitir mayor pronunciamiento sobre el particular.

xi) El Ente Regulator no busca encontrar defectos y observaciones en las operaciones de Ecojet S.A., simplemente ejerce su función fiscalizadora legalmente establecida, con la finalidad de garantizar una eficiente prestación del servicio de transporte aerocomercial regular de pasajeros que operan en Bolivia. Debe decirse igualmente que lo aseverado por el operador en cuanto a que nunca debió haber sido fiscalizado en el periodo comprendido entre agosto y octubre de 2014 es totalmente erróneo, toda vez que al contar con la correspondiente autorización e itinerarios aprobados, era obligación cumplirlos, como era obligación de la Autoridad fiscalizar tal cumplimiento.

xii) Corresponde señalar que el "artículo 37" (sic) no resulta contrario al principio de legalidad, pues éste prevé una sanción, multa pecuniaria expresamente establecida en norma expresa, la cual es impuesta una vez que se tramita el procedimiento sancionador de investigación de oficio de conformidad a las previsiones de los artículos 75 a 80 del "Reglamento" (sic).

xiii) El "artículo 37" (sic) en cuestión no contraria al principio de tipicidad previsto por el artículo 73 de la Ley N° 2341, pues según la "RA 419/2018" (sic) el incumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios será sancionado conforme a dicho artículo 37, es decir la infracción de incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente, hoy Director Ejecutivo de la ATT, se encuentra expresamente definida en una disposición legal expresa, como lo es el artículo 37 de las Normas para la Regulación Aeronáutica, asimismo la sanción administrativa se encuentra expresamente prevista en éste y no implica de ninguna manera la privación de libertad.

xiv) No ha existido abrogación implícita alguna del artículo 37 de las Normas para la Regulación Aeronáutica por efecto de la Disposición Final Primera de la Ley N° 2341. En esa línea de razonamiento también es posible afirmar que es incorrecta la apreciación del recurrente en cuanto no se podría aplicar la previsión legal del artículo 39 de la citada norma para incrementar la multa impuesta en un 25% puesto que, como se tiene dicho, el Decreto Supremo N° 24718 que aprobó las Normas Para la Regulación Aeronáutica se encuentra vigente y es norma aplicable al caso.

xv) No cabe duda de que, en aplicación de los principios de graduación y proporcionalidad, ante la comisión de la infracción "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente", por haber incumplido el FDP y el FDC, ahora solo el FDC, este Ente Regulator aplicó la sanción mínima prevista en el citado "artículo 37" (sic), es decir, multa de

7/13





Bs50.000.- y, ante la reincidencia en la comisión de esa infracción, le aplicó el incremento del 25% a la mínima sanción, conforme a lo establecido en el "artículo 39 de las Normas Para la Regulación Aeronáutica" (sic), resultando ello en la imposición de una sanción de Bs62.500.-, multa que corresponde ratificar aunque se haya determinado que, únicamente, se incumplió el FDC.

17. A través de memorial de fecha 22 de julio de 2019, Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de 28 de junio de 2019, de acuerdo a los siguientes argumentos (fojas 73 a 79):

i) Un caso como el presente se viene tramitando ya por más de cuatro años y se refiere a supuestas infracciones que datan de hace casi cinco años, lo que significa que se contraviene el principio de celeridad y también el de eficacia, puesto que después de tanto tiempo transcurrido ya son totalmente ineficaces las medidas que pudieran tomarse para corregir ciertos errores o faltas de los administrados.

ii) Obviamente estaba mucho más allá del alcance de Ecojet S.A. el superar las trabas técnicas, económicas y operativas que debía cumplir atendiendo a las ilegales y antijurídicas, además de insólitas limitaciones y restricciones operativas impuestas por la ATT, al margen de toda la normativa existente en el país para la actividad aeronáutica, obligando a la empresa a aterrizar sus aeronaves únicamente en los aeropuertos primarios y secundarios, sin poder acceder a la ruta troncal, para lo que debía realizar vuelos circulares, o totalmente irracionales en lo que habitualmente se acostumbra en la actividad aeronáutica de operar en rutas razonablemente directas, pues tenía que hacerlo eludiendo los puntos de dicha ruta troncal, es decir, que no podía operar entre La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, sino que para llegar a estos puntos debía hacerlo a través de un aeropuerto primario o secundario, situación anormal y contraria a la seguridad de las operaciones aéreas.

iii) En forma totalmente irrisoria e incongruente, ahora la ATT nos exige pruebas de tales hechos, cuando los mismos fueron de conocimiento público pues habían sido denunciados permanentemente por nuestra empresa, cuando reclamábamos la otorgación de la Autorización Plena para nuestras operaciones, tal como consta en la abundante correspondencia que cursa en archivos de la ATT.

iv) Se observa el envío de un correo de reprogramación efectuado por la empresa, que fue remitido con una antelación de 21 horas aproximadamente, antes de la ejecución del vuelo N° 944 programado, afirmando que se lo hizo con menos de 24 horas de anticipación, por lo que se considera como prueba no válida, sin embargo, de acuerdo a la norma, se debe hacer conocer la cancelación con una antelación de al menos 12 horas en caso de vuelos nacionales. Obviamente Ecojet S.A. realiza operaciones de carácter interno, es decir vuelos nacionales, lo que significa que la propia Autoridad Regulatoria aplica contradictoriamente disposiciones legales que luego transcribe, al parecer sin percatarse de las inconsistencias en las que incurre, en directo perjuicio de los operadores.

v) Repiten de forma reiterada que por el hecho de haber tenido una Autorización de Operaciones "Regulares" en el territorio nacional, Ecojet S.A. debía cumplir con su obligación de operar en esas condiciones, como si todo hubiera sido absolutamente normal y no hubiera tenido las restricciones con las que le obligaron a operar, olvidando que precisamente las condiciones impuestas no eran para nada regulares, pues nos forzaron a operar de manera totalmente anormal.

vi) Corresponde aclarar que nunca se hizo mención al estado de las pistas, como argumento para justificar las restricciones operativas, sino que lo hicimos siempre sobre la base de la imposición del uso de rutas restringidas que nos aplicó la Autoridad Regulatoria, impidiendo la operación en los tres puntos principales de la ruta troncal, vale decir, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz.

vii) El artículo octavo de la Resolución Administrativa 419/2008, referido a pruebas de descargo, señala: "... y cualquier otro hecho que no pueda ser controlado directamente por la empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros y perjudique la normalidad de las

8/13





operaciones se considerará de fuerza mayor y se excluirá del análisis del FDP y/o FDC", aquí está precisamente regulada como causal de exclusión del control del FDP y del FCC, la situación a la que la ATT, actuando de manera ilegal y usurpando una atribución que es privativa de la DGAC, le impuso a Ecojet S.A., obligándola a operar durante casi tres años en una condición absolutamente irregular, estamos ante un hecho que no podía ser controlado directamente por la empresa, porque se trataba de una imposición de la Autoridad Reguladora que le impedía actuar en condiciones de normalidad, siendo ésta última la única situación en la que sería admisible efectuar la fiscalización que ahora pretende realizar la ATT.

18. Mediante Auto de Radicatoria RJ/AR-054/2019 de 30 de julio de 2019, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda radicó el recurso jerárquico planteado por Linder M. Delgadillo Medina, en representación de Ecojet S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de 28 de junio de 2019 emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, observando que en el memorial presentado se evidencia un error de impresión en fojas 75 vuelta (727 vuelta) (fojas 81).

CONSIDERANDO: Que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 659/2019 de 25 de noviembre de 2019, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de Resolución Ministerial por medio de la cual se acepte el recurso jerárquico interpuesto por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de 30 de julio de 2019 y, en consecuencia, se la revoque totalmente.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y de acuerdo a lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 659/2019, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El parágrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado establece que el Estado garantiza el derecho al debido proceso y a la defensa.
2. El artículo 28 de la Ley N° 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, dispone en el inciso e) que es un elemento esencial del acto administrativo el fundamento, el acto administrativo deberá ser fundamentado, expresándose en forma concreta las razones que inducen a emitirlo consignando, además, los recaudos indicados en el inciso b) del presente artículo.
3. El inciso b) del artículo 28 de la Ley N° 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, señala que el acto administrativo deberá sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirvan de causa y en el derecho aplicable.
4. El inciso d) del artículo 30 de la Ley N° 2341, dispone que los actos administrativos deberán ser motivados con referencia a hechos y fundamentos de derecho cuando deban serlo en virtud de disposición legal o reglamentaria expresa.
5. El artículo 31 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo aprobado mediante Decreto Supremo N° 27113 señala que serán motivados los actos que decidan sobre derechos subjetivos e intereses legítimos, resuelvan peticiones, solicitudes o reclamaciones de administrados y resulten del ejercicio de atribuciones discrecionales. Asimismo, establece que la motivación expresará sucintamente los antecedentes y circunstancias que resulten del expediente; consignará las razones de hecho y de derecho que justifican el dictado del acto; individualizará la norma aplicada, y valorará las pruebas determinantes para la decisión, la remisión a propuestas, dictámenes, antecedentes o resoluciones previas, no reemplazará a la motivación exigida en este artículo.
6. El parágrafo I del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 2341 de 23 de abril de 2002, de Procedimiento Administrativo, para el Sistema de Regulación Sectorial SIRESE, aprobado por Decreto Supremo N° 27172, que establece que las resoluciones se pronunciarán en forma escrita y fundamentada en los hechos y el derecho; expresarán el lugar y fecha de su emisión; serán firmadas por la autoridad que las expide, decidirán de manera expresa y precisa las cuestiones planteadas y serán fundamentadas en cuanto a su objeto en los hechos, las pruebas y las razones de derecho que les dan sustento.





7. Por su parte, la Sentencia Constitucional Plurinacional 0111/2018-S3 de fecha 10 de abril de 2018, en relación al principio de congruencia establece que: *“Al respecto la SCP 1302/2015-S2 de 13 de noviembre, estableció que: “Como se dijo anteriormente, la congruencia de las resoluciones judiciales y administrativas, constituye otro elemento integrador del debido proceso, al respecto la SC 0358/2010-R de 22 de junio, señaló lo siguiente: ‘la congruencia como principio característico del debido proceso, entendida en el ámbito procesal como la estricta correspondencia que debe existir entre lo peticionado y lo resuelto, en materia penal la congruencia se refiere estrictamente a que el imputado no podrá ser condenado por un hecho distinto al atribuido en la acusación o su ampliación; ahora bien, esa definición general, no es limitativa de la congruencia que debe tener toda resolución ya sea judicial o administrativa y que implica también la concordancia entre la parte considerativa y dispositiva, pero además esa concordancia debe mantenerse en todo su contenido, efectuando un razonamiento integral y armonizado entre los distintos considerandos y razonamientos emitidos por la resolución, esta concordancia de contenido de la resolución y su estricta correspondencia entre lo pedido, lo considerado y lo resuelto, conlleva a su vez la cita de las disposiciones legales que apoyan ese razonamiento que llevó a la determinación que se asume. En base a esos criterios se considera que quien administra justicia debe emitir fallos motivados, congruentes y pertinentes.’”*

8. El inciso c) del artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo establece entre los principios generales de la actividad administrativa el de sometimiento pleno a la ley, que señala que la Administración Pública registrará sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso.

9. Una vez expuestos los antecedentes y el marco normativo aplicable al caso, corresponde analizar los argumentos señalados por el recurrente. En cuanto al argumento que señala que: *“un caso como el presente se viene tramitando ya por más de cuatro años y se refiere a supuestas infracciones que datan de hace casi cinco años, lo que significa que se contraviene el principio de celeridad y también el de eficacia, puesto que después de tanto tiempo transcurrido ya son totalmente ineficaces las medidas que pudieran tomarse para corregir ciertos errores o faltas de los administrados”;* no obstante a que el argumento es nuevo y no fue analizado por la Autoridad Regulatoria, por lo que no correspondería su análisis, es pertinente tener presente que la razón por la cual el presente proceso tiene una duración de más de cuatro años, se debe a la protección y resguardo de la garantía al debido proceso y del derecho a la defensa del operador, teniendo en cuenta que la duración extraordinaria se debe a que el recurrente considera que los actos administrativos emitidos por la ATT, afectan, lesionan o pueden causar perjuicio a sus derechos subjetivos o intereses legítimos, conforme el parágrafo I del artículo 56 de la Ley N° 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, tomando en cuenta que la ATT no ha fundamentado y motivado de forma suficiente sus pronunciamientos, razón por la cual la revisión de legalidad a través de los recursos tiene la finalidad de evitar generar indefensión al administrado.

10. En relación al argumento que manifiesta que: *“obviamente estaba mucho más allá del alcance de Ecojet S.A. el superar las trabas técnicas, económicas y operativas que debía cumplir atendiendo a las ilegales y antijurídicas, además de insólitas limitaciones y restricciones operativas impuestas por la ATT, al margen de toda la normativa existente en el país para la actividad aeronáutica, obligando a la empresa a aterrizar sus aeronaves únicamente en los aeropuertos primarios y secundarios, sin poder acceder a la ruta troncal, para lo que debía realizar vuelos circulares, o totalmente irracionales en lo que habitualmente se acostumbra en la actividad aeronáutica de operar en rutas razonablemente directas, pues tenía que hacerlo eludiendo los puntos de dicha ruta troncal, es decir, que no podía operar entre La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, sino que para llegar a estos puntos debía hacerlo a través de un aeropuerto primario o secundario, situación anormal y contraria a la seguridad de las operaciones aéreas”;* se establece que el argumento no guarda relación con el proceso sancionador seguido por la Autoridad Regulatoria respecto al control del cumplimiento de itinerarios de las empresas de transporte aerocomercial regular de pasajeros que operan en Bolivia, en razón a que la autorización otorgada mediante la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0185/2013 de 25 de octubre de 2013 no fue impugnada por el recurrente y por lo tanto, al encontrarse vigente es de cumplimiento obligatorio para el





operador, por lo que lo reclamando por el recurrente no es pertinente y no corresponde realizar un mayor análisis al respecto.

11. Respecto al argumento que establece: *"en forma totalmente irrisoria e incongruente, ahora la ATT nos exige pruebas de tales hechos, cuando los mismos fueron de conocimiento público pues habían sido denunciados permanentemente por nuestra empresa, cuando reclamábamos la otorgación de la Autorización Plena para nuestras operaciones, tal como consta en la abundante correspondencia que cursa en archivos de la ATT"*; se establece que lo reclamado por el recurrente es evidente, no solo porque las condiciones autorización para efectuar operaciones comerciales de transporte aéreo interno de pasajeros, carga y correo, de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0185/2013 son de conocimiento público, sino sobre todo porque la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA- RE-TR LP 53/2019, por una parte señala que: *"no existe prueba documental que logre respaldar la justificación del operador"* y por otra, considera que las alegaciones del recurrente para incumplir el FDP y el FDC en el trimestre comprendido entre los meses de agosto y octubre de 2014, *"no puede ser consideradas como razones válidas a los efectos por éste pretendidos"*, por lo que no es congruente que se considere las condiciones de autorización como inválidas, pero existentes y, al mismo tiempo, que se entienda que no existe prueba para determinar las condiciones de esa autorización. Se vulnera el principio de congruencia, al no existir una concordancia, y un razonamiento integral y armonizado entre los distintos argumentos señalados y emitidos en la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA- RE-TR LP 53/2019, de acuerdo a lo determinado por la Sentencia Constitucional Plurinacional 0111/2018-S3 de fecha 10 de abril de 2018, que establece que: *"...ahora bien, esa definición general, no es limitativa de la congruencia que debe tener toda resolución ya sea judicial o administrativa y que implica también la concordancia entre la parte considerativa y dispositiva, pero además esa concordancia debe mantenerse en todo su contenido, efectuando un razonamiento integral y armonizado entre los distintos considerandos y razonamientos emitidos por la resolución, esta concordancia de contenido de la resolución y su estricta correspondencia entre lo pedido, lo considerado y lo resuelto, conlleva a su vez la cita de las disposiciones legales que apoyan ese razonamiento que llevó a la determinación que se asume. En base a esos criterios se considera que quien administra justicia debe emitir fallos motivados, congruentes y pertinentes"*.

12. En cuanto al argumento que señala que: *"se observa el envío de un correo de reprogramación efectuado por la empresa, que fue remitido con una antelación de 21 horas aproximadamente, antes de la ejecución del vuelo N° 944 programado, afirmando que se lo hizo con menos de 24 horas de anticipación, por lo que se considera como prueba no válida, sin embargo, de acuerdo a la norma, se debe hacer conocer la cancelación con una antelación de al menos 12 horas en caso de vuelos nacionales, obviamente Ecojet S.A. realiza operaciones de carácter interno, es decir vuelos nacionales, lo que significa que la propia Autoridad Regulatoria aplica contradictoriamente disposiciones legales que luego transcribe, al parecer sin percatarse de las inconsistencias en las que incurre, en directo perjuicio de los operadores"*; se evidencia que la Autoridad Regulatoria no fundamentó su análisis con base en lo dispuesto por la Resolución Administrativa R.A. SC-TR-DS-RA-0059/2009 de 3 de marzo de 2009, que modifica la Resolución Administrativa SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008 que aprobó el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios, ni porque considera que la reprogramación del vuelo N° 944 no es válida, si la norma señalada claramente establece como causal de exclusión en el cálculo de FDC las cancelaciones que sean dadas a conocer mediante comunicación pública, planificación, prensa, etc., a los pasajeros o a las agencias de viajes con antelación de al menos doce horas en el caso de vuelos nacionales y no, como señala la ATT, en el plazo de veinticuatro horas.

Este punto carece de congruencia, al establecer diferentes razones sin nexo de causalidad con la conclusión por la cual considera que la pruebas presentadas para el caso del vuelo N° 944 son inválidas, imposibilitando que el recurrente conozca a ciencia cierta cuál es la razón por la cual el descargo de la cancelación del vuelo N° 944 no se considera válido; es decir, si es porque no se presentó dentro del plazo establecido en la Resolución Administrativa SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008 modificada por la Resolución Administrativa R.A. SC-TR-DS-RA-0059/2009 de 3 de marzo de 2009 o porque "no se trata de una reprogramación propiamente del vuelo en cuestión, ya que éste nunca fue realizado, razón por la que no fue reportado, habiendo el operador modificado unilateralmente su





itinerario aprobado por los días 6 y 7 de agosto de 2014". Por lo tanto, la ATT deberá fundamentar y motivar su análisis.

13. En relación al argumento que señala: "*repiten de forma reiterada que, por el hecho de haber tenido una Autorización de Operaciones "Regulares" en el territorio nacional, Ecojet S.A. debía cumplir con su obligación de operar en esas condiciones, como si todo hubiera sido absolutamente normal y no hubiera tenido las restricciones con las que le obligaron a operar, olvidando que precisamente las condiciones impuestas no eran para nada regulares, pues nos forzaron a operar de manera totalmente anormal*"; se establece que el hecho de contar con una determinada autorización de operaciones, la cual se encuentra vigente, faculta a la ATT realizar la fiscalización y control respecto al cumplimiento del Itinerario aprobado por la autoridad competente, y que fue presentado de forma voluntaria por el recurrente de acuerdo a lo establecido por el inciso 19 del párrafo I del artículo 22 del Decreto Supremo N° 28478 de fecha 2 de diciembre de 2005 que establece a la Dirección General de Aeronáutica Civil como la Autoridad Aeronáutica Civil Nacional y su reglamentación institucional, por lo que el argumento carece de sustento fáctico y legal.

14. Respecto al argumento que señala: "*corresponde aclarar que nunca se hizo mención al estado de las pistas, como argumento para justificar las restricciones operativas sino que lo hicimos siempre sobre la base de la imposición del uso de rutas restringidas que nos aplicó la Autoridad Regulatoria, impidiendo la operación en los tres puntos principales de la ruta troncal, vale decir, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz*"; se establece que lo señalado por la ATT no guarda relación ni analizó lo reclamado por el recurrente, afectando el acto administrativo en cuanto a la congruencia que debe tener respecto a la estricta correspondencia entre lo pedido, lo considerado y lo resuelto, por lo que la ATT deberá emitir pronunciamiento según lo pedido u observado por el recurrente.

15. En relación al argumento que manifiesta: "*el artículo octavo de la Resolución Administrativa 419/2008, referido a pruebas de descargo, señala: '... y cualquier otro hecho que no pueda ser controlado directamente por la empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros y perjudique la normalidad de las operaciones se considerará de fuerza mayor y se excluirá del análisis del FDP y/o FDC', aquí está precisamente regulada como causal de exclusión del control del FDP y del FCC, la situación a la que la ATT, actuando de manera ilegal y usurpando una atribución que es privativa de la DGAC, le impuso a Ecojet S.A., obligándola a operar durante casi tres años en una condición absolutamente irregular, estamos ante un hecho que no podía ser controlado directamente por la empresa, porque se trataba de una imposición de la Autoridad Regulatoria que le impedía actuar en condiciones de normalidad, siendo ésta última la única situación en la que sería admisible efectuar la fiscalización que ahora pretende realizar la ATT*"; se establece que una vez emitida la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0185/2013, Ecojet S.A. conocía las condiciones de autorización para efectuar operaciones comerciales de transporte aéreo interno de pasajeros, carga y correo, independientemente de que éstas sean consideradas por el recurrente irregulares o anormales, por lo que el operador tenía directo control respecto a las condiciones del itinerario a ser presentado y aprobado por la DGAC, por lo que no puede considerarse como hechos que no logren ser contralados directamente por la empresa de transporte aerocomercial de pasajeros. En ese sentido, lo analizado por la ATT se sustenta en la normativa vigente.

16. De acuerdo a lo analizado y a lo establecido en el artículo 63 de la Ley N° 2341 el pronunciamiento final del ente regulador debe exponer en forma motivada los aspectos de hecho y de derecho en los que se fundare y referirse siempre a las pretensiones formuladas por el recurrente; aspectos evidentemente incumplidos por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes al emitir la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TL LP 53/2019.

17. La motivación es un elemento esencial del acto administrativo; consiguientemente, la falta de motivación no solamente supone la existencia de un vicio de forma, sino también y esencialmente implica arbitrariedad, pues el administrado se ve privado de conocer a cabalidad los motivos por los cuales la administración adoptó una determinada decisión, produciéndose, en consecuencia, la vulneración de la garantía del debido proceso en cuanto el





administrado tiene derecho a recibir una resolución motivada. Ante la falta de motivación, el acto administrativo se encuentra viciado de nulidad, en el entendido de que dicho vicio lesiona la validez del acto, ya que la invalidez se constituye en la consecuencia jurídica de la gravedad del vicio.

18. En consideración a lo expuesto, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y del inciso b) del párrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde aceptar el recurso jerárquico planteado por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de 28 de junio de 2019, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, revocarla totalmente.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

PRIMERO.- Aceptar el recurso jerárquico planteado por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 de 28 de junio de 2019, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, revocarla totalmente.

SEGUNDO.- Instruir a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes que proceda a emitir una nueva Resolución, de acuerdo a lo previsto por el artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172, conforme a los criterios de adecuación a derecho expuestos en el presente fallo.

Comuníquese, regístrese y archívese.

Sr. Yvonne M. Nieves Negrette
MINISTRO
OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

