



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°

030

La Paz,

10 FEB. 2021

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 2/2020 de 15 de enero de 2020, 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 09 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. (Fs.126 – 129)
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 LR 625/2015 adjuntando documentación de descargo y solicitando se declare improbados los cargos. (Fs. 144 -146)
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 (Fs147).
4. Mediante Auto ATT-DJ-ATR 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. (Fs. 163-165)
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. (Fs. 167 - 169)
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. (Fs. 203-230)

[Handwritten signature]





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. (Fs. 233-235)
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. (Fs. 236)
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 entre los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014. (Fs. 238 – 431)
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. (Fs. 446 – 455)
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. (Fs. 457 – 461)
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. (Fs. 465 – 471)
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. (Fs. 563 – 632)
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. (Fs. 634 – 641)
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. (Fs. 645 – 651)
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 primera 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: (Fs. 653 – 723)

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. (Fs. 725 a 731)
18. Mediante Resolución Ministerial N° 270 de 26 de noviembre de 2019, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, resolvió aceptar 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 y en consecuencia revocarla totalmente. (Fs. 735 – 747)
19. Mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, resolvió aceptar el recurso de revocatoria presentado por la LÍNEA AÉREA ECO JET S.A. en contra de 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 de 24 de enero de 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", 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 firme y subsistente el incumplimiento al Factor de Cancelación - FDC, durante el trimestre comprendido entre los meses de agosto a octubre de 2014 y su consecuente sanción. Asimismo, se mantienen firmes y subsistentes las demás determinaciones de tal resolución de acuerdo al siguiente análisis: (Fs. 758 – 775)

"(...)

1. Toda vez que es obligación de este Ente Regulador evaluar, analizar y considerar todas y cada una de las pruebas y argumentos presentados por ECO JET S.A. con la finalidad de determinar si efectivamente incumplió los límites del FDP y FDC en el período fiscalizado, a través del Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 836/2018 de 29 de noviembre de 2018 (INFORME TÉCNICO), la Dirección Técnica Sectorial de Transportes efectuó la valoración de los descargos presentados por el RECURRENTE el 27 de abril de 2018, habiendo expuesto el siguiente análisis:
 - i. Mediante AUTO 625/2015 se formuló cargos en contra de ECO JET S.A. por el presunto incumplimiento del FDP y del FDC en el trimestre agosto-octubre de 2014, infracción prevista en el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA. Es decir que ECO JET S.A. habría incumplido con los límites de tolerancia para el FDP y FDC que establece la RAR 384/10, al tener 1.227 vuelos observados (Demorados y Cancelados), obteniendo: FDP: 0.78 inferior al mínimo permitido 0.84 (incumple) y FDC: 0.33 superior al máximo establecido de 0.04 (incumple). Sin embargo, mediante la RS 6/2018 se estableció que ECO JET S.A. contaba solamente con 1,202 vuelos observados, toda vez que se excluyeron 25 vuelos considerados válidos. No obstante, ello de igual manera incumplió con los límites de tolerancia que establece la RAR 384/10, al obtener: FDP: 0.79 inferior al mínimo permitido 0.84 (incumple) y FDC: 0.33 superior al máximo establecido de 0.04 (incumple).

En mérito de la apertura de término de prueba, mediante memorial de 27 de abril de 2018 el OPERADOR presentó documentación de descargo en relación al incumplimiento del FDP y FDC, bajo el siguiente detalle: a) Planilla de Reporte de Vuelos correspondiente a los vuelos observados en la RS 6/2018 del mes de agosto de 2014 (páginas 1 a 6) en la que figura la justificación de cada vuelo observado. Además, pruebas de descargo (documentos) en fojas 60; b) Planilla de Reporte de Vuelos correspondiente a los vuelos observados en la RS 6/2018 del mes de septiembre de 2014 (páginas 7 a 14) en la que figura la justificación de cada vuelo observado. Igualmente, adjuntó las pruebas de descargo (documentos) en fojas 53; y c) Planilla de Reporte de Vuelos correspondiente a los vuelos observados en la



RS 6/2018 del mes de octubre de 2014 (páginas 15 a 19) en la que figura la justificación de cada vuelo observado. Asimismo, presentó las pruebas de descargo (documentos) en fojas 59. Por tanto, el OPERADOR presentó descargos de los 1.202 vuelos observados reflejados en 172 páginas de documentación física.

- ii. Para la evaluación es necesario analizar y aclarar cuáles son los vuelos observados por los que se formularon cargos; así, los vuelos observados son: vuelos cancelados, vuelos demorados y sobre todo vuelos cancelados que no fueron reportados, tal como se expone en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Vuelos observados de ECO JET S.A.

Vuelos	Agosto	Septiembre	Octubre	Total
Cancelados no reportados	341	376	131	848
Cancelados	3	-	-	3
Demorados	128	111	112	351
				1.202

- De los descargos que presentó ECO JET S.A. se observó que la mayoría de sus vuelos programados (aprobados por la DGAC) fueron modificados, no cancelados, es decir fueron reprogramados con otro número de vuelo y en un horario diferente al programado.

- iii. Respecto a los 848 vuelos cancelados no reportados (Cuadro 1 de la página precedente), ECO JET S.A. señaló que son vuelos que no se cancelaron, sino que se efectuaron con reprogramación; sin embargo, entre éstos, mismos que fueron cotejados con los reportados por el OPERADOR el 06 de julio de 2015, existen vuelos respecto a los que se reprogramó solamente la hora y otros que en los que se reprogramó la ruta y el horario establecidos; es decir que las reprogramaciones se diferencian en dos tipos:

- a) Vuelos reprogramados, alterando la ruta Origen — Conexión — Destino.
b) Vuelos reprogramados, respetando la ruta Origen — Destino (modificación de la hora).

Así, respecto a los vuelos reprogramados del inciso a), tomando como ejemplo el vuelo observado N° 944 de 06 de agosto de 2014 en la ruta LPB (La Paz) - TDD (Trinidad) para horas 11:50 (N° 90 de la planilla), se evidencia que ECO JET S.A. realizó la operación del vuelo 944 con dos números de vuelos 391 y 742, cubriendo la ruta establecida LPB-TDD añadiendo a esta ruta una conexión: CBB (Cochabamba), tal como se observa en el siguiente esquema:

Vuelo inicial programado 06/08/14 (aprobado por la DGAC):

944 LPB - TDD Hrs. 11:50

Vuelo de fecha 06/08/14 (reprogramado por ECO JET S.A.):

391 LPB - CBB Hrs. 11:40 → 742 CBB - TDD Hrs. 12:50

- Como se observa, ECO JET S.A. operó la ruta LPB - TDD pero añadiendo la conexión CBB y adelantando la operación 10 minutos, ya que el itinerario aprobado por la DGAC señala que la hora de salida era a las 11:50 y el OPERADOR lo efectuó a horas 11:40; es decir, con un itinerario distinto al programado. Por 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.

En relación al tiempo con el cual el OPERADOR debe informar sobre la reprogramación de los vuelos a los usuarios, se tomó como ejemplo el vuelo N° 944, del cual el OPERADOR presentó como prueba de descargo la hoja NDP008-08-14, documento que consiste en un correo electrónico. Al respecto, esta Autoridad Regulatoria pronunciará su posición respecto a este argumento en base a los criterios de adecuación a derecho expuestos en la RM 270, misma que será motivada y fundamentada más adelante.

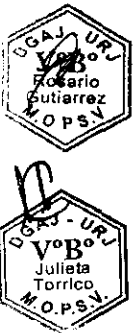
Respecto a las planillas presentadas como prueba, se encuentra la columna "Descargo ECO JET", que refleja sus justificaciones por los 848 vuelos observados (cancelados no reportados), señalando como ejemplo la fila 64 de fecha 04 de agosto de 2014, en la cual se observa lo siguiente:

"VLO 944 LPB-TDD A HRS 11:50 REPROGRAMA A VLO 2944 LPBCBB HRS. 11:40 CONEX VLO2944 CBBTDD HRS 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 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.

Respecto a los vuelos reprogramados del inciso b) citado líneas arriba, es decir 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" si fueron realizados pese a la modificación de los horarios de salida, tal es el caso del vuelo observado 493 con ruta GYA (Guayaramerín) - TDD (Trinidad) que inicialmente fue aprobado para horas 15:35 del día 01 de agosto de 2014, reprogramándolo para horas 16:50:

Vuelo inicial programado 01/08/14 (aprobado por la DGAC):





493 GYA – TDD Hrs. 15:35

Vuelo de fecha 01/08/14 (reprogramado por ECO JET S.A.):

391 GYA - TDD Hrs. 16:50

Como se puede observar, 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.

En el contexto anotado, esta Autoridad Regulatoria llega a la conclusión de que los vuelos cancelados no reportados son o no válidos de la siguiente manera:

Vuelos cancelados no reportados	Origen – Destino	El vuelo inicialmente aprobado fue realizado mediante una reprogramación de horarios	Válidos
Vuelos reportados no cancelados	Origen – Conexión - Destino	El vuelo inicialmente aprobado fue realizado mediante una modificación de su itinerario	No válidos

iv. Acerca del análisis de los vuelos cancelados y demorados, como figura en el Cuadro 1, solamente existen 3 vuelos cancelados que reportó el OPERADOR. Cabe aclarar que éste indicó que los tres vuelos fueron cancelados por una reprogramación, demostrando que los usuarios fueron informados haciéndolos viajar por vía terrestre para alcanzar a los vuelos programados y, asimismo, que las citadas cancelaciones originaron arrastre de cancelación, según se advierte en el Anexo que forma parte indivisible del presente fallo.

A título de prueba inherente a 351 vuelos demorados, el OPERADOR presentó en calidad de descargo documental lo siguiente:

- Reportes de mantenimiento.
- Planillas denominadas HDG00-MES-AÑO.
- Planificaciones MASTER

La valoración de descargos tanto para los vuelos cancelados y demorados se efectuó conforme al artículo octavo de la Resolución Administrativa SC-STR-DS-RA-0419/2008 de 31 de diciembre de 2008 (RA 419/2008) que aprobó el Reglamento de Control de Cumplimiento de Itinerarios, que hace referencia a estas pruebas de descargo.

Los vuelos que fueron demorados o cancelados por mantenimiento fueron evaluados a través de los Reportes Técnicos de Mantenimiento de la Aeronave, determinando si el mantenimiento de una aeronave afectó al vuelo en cuestión y si el mismo llegó a afectar a los posteriores vuelos, considerando su validez, siempre y cuando la aeronave haya afectado al vuelo programado.

Respecto a los vuelos que fueron demorados o cancelados por factor climático, se evaluó los reportes METAR o NOTAM de AASANA, considerando su validez siempre y cuando coincidan las fechas y horas del vuelo afectado.

Los vuelos demorados o cancelados por otras circunstancias, como en el área de movimiento del aeropuerto (plataforma) y en lo que concierne a las operaciones, fueron evaluados a través del movimiento de aeronaves de AASANA, tal como señala el mismo artículo octavo de la RA 419/2008.

Se observó que el OPERADOR presentó otro tipo de pruebas de descargo que no están contempladas por el artículo octavo de la citada Resolución, 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.

Los respaldos presentados sobre los vuelos que fueron demorados o cancelados por las planificaciones MASTER, al igual que el análisis de los vuelos cancelados no reportados, consisten en correos electrónicos que solamente detallan la modificación al itinerario inicialmente aprobado, por lo que no se observa si los usuarios fueron informados de esta modificación.

Al respecto, se aclara 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 o billete aéreo".

Por otra parte, el artículo segundo de la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0059/2009 de 03 de marzo de 2009 (RA 59/2009) modificó la RA 419/2008 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".

Asimismo, el cuarto párrafo de la RA 59/2009 establece que para que la cancelación no sea tomada en cuenta, el descargo debe 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.





Por tanto, las pruebas del OPERADOR referentes a las planificaciones MASTER que demuestran que el vuelo observado fue ejecutado por otros vuelos realizando Origen - Conexión - Destino son consideradas "No válidas", ya que los vuelos no fueron programados ni realizados.

En conclusión, todos los documentos presentados por ECO JET S.A. fueron valorados conforme al análisis expuesto, en el marco de la sana crítica y buena fe, por lo que el análisis y las valoraciones de los 1.202 vuelos observados se encuentran en el Anexo que forma parte indivisible de la presente Resolución, con el detalle de la validación de los mismos.

- v. realizando la valoración de todas las pruebas presentadas por el OPERADOR por mes, se verificó que para el trimestre agosto - octubre/2014, 756 vuelos fueron considerados válidos y 446 vuelos observados fueron considerados no válidos, incluyendo los reportes de los vuelos cancelados no reportados y reportados, tal como se observa en el cuadro:

Cuadro 2. Vuelos observados válidos y no válidos

Mes/ Trimestre	Vuelos Observados		Descargos Válidos		Descargos no válidos		Cancelados con Descargo Válido		
	Demorados	Cancelados	Demorados	Cancelados	Demorados	Cancelados	Cancelado no reportados	Cancelados Reportados	Total
Agosto	128	344	97	198	31	146	195	3	198
Septiembre	111	376	86	235	25	141	235	0	235
Octubre	112	131	52	88	60	43	88	0	88
Ago - Oct	351	851	235	521	116	330	518	3	521
Tot. Trimestre	1202		756		446				

Tras los resultados expuestos, se aplicó la metodología de valuación 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 que define el artículo tercero de dicha Resolución: $SPR=SC+SD+SP$, por lo que todos los vuelos cancelados con descargo se excluyeron tanto del numerador como del denominador del FDC y los vuelos demorados con descargo fueron excluidos del análisis del FDP, vale decir que fueron excluidos de las Salidas Programadas (SPR) y de las Salidas Canceladas (SC), mostrando un factor de cancelación y puntualidad correcto, las cuales se reflejan en el siguiente resultado final:

Cuadro 3. Valoración de todos los vuelos observados válidos

Mes/ Trimestre	Salidas Programadas (SPR)	Salidas Canceladas (SC)	FDP y FDC Con Descargos			Estándares	
			Salidas Efectivas			FDP	FDC
			Salidas Demoradas (SD)	Salidas Puntuales (SP)	Salidas Realizadas (SR)		
Agosto	704	146	31	400	431	0,93	0,21
Septiembre	711	141	25	448	473	0,95	0,20
Octubre	633	43	60	457	517	0,88	0,07
Trimestre	2048	330	116	1305	1421	0,92	0,16
Límites de Tolerancia RA-384/2010						0,84	0,04
Estado						Cumple	Incumple

Como se puede observar, el análisis de la valoración de los descargos logró dar un resultado diferente al determinado en la RS 6/2018, toda vez que los vuelos cancelados no reportados válidos incrementó el FDP y el FDC; así, en el trimestre agosto - octubre/2014, ECO JET 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 y lo que establece el artículo Segundo de la RA 0419/2008.

En el contexto expuesto, corresponde aceptar el recurso de revocatoria interpuesto por ECO JET S.A. a efectos de revocar parcialmente el punto dispositivo primero de la RS 6/2018, declarando cumplido el FDP. En cuanto a la sanción, toda vez que el incumplimiento del FDC supone la comisión de la infracción "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente (hoy Director Ejecutivo de la ATT)" prevista en el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA, al haber incumplido los límites de tolerancia para la evaluación del FDC, acorde a lo expuesto a fojas 6 de la RS 6/2018 y en el INFORME TÉCNICO, tomando en cuenta que ECO JET S.A. se encuentra en reincidencia, correspondía la aplicación de un incremento del 25% a la sanción mínima de Bs50.000.- (Cincuenta mil 00/100 Bolivianos), por lo que cabe confirmar la sanción impuesta de multa de Bs62.500.- (Sesenta y Dos Mil Quinientos 00/100 Bolivianos).

2. Respecto al argumento vertido por el RECURRENTE en el punto 1 del Considerando 3 de la presente Resolución, acorde al INFORME TÉCNICO, es necesario realizar las siguientes puntualizaciones:

- i. Luego de efectuar la verificación técnica de las pruebas presentadas, se constató que no existe prueba documental que logre respaldar la justificación del OPERADOR toda 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 (planificaciones MASTER) que presentó el OPERADOR tampoco demuestran que los itinerarios hayan





sido evaluados y aprobados por la DGAC, lo que demuestra que ese tipo de modificaciones que alteraron el itinerario inicialmente aprobado son de entera responsabilidad de ECO JET S.A.

- ii. Adicionalmente, corresponde señalar que la RA 419/2008 tiene como objeto establecer criterios para el 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 en lo que se refiere al FDC y al FDP.
- iii. En ese contexto, 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 ECO JET S.A. cumplir con el mismo, máxime si se considera, conforme se concluyó en el presente fallo, que éste sí pudo cumplir con el FDP.

Además, como se tiene expuesto, la RA 419/2008 determina, en su artículo octavo (Pruebas de Descargo), que las condiciones atmosféricas adversas, conmociones sociales, actos de terrorismo o sabotaje, accidentes en 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 el FDC; consiguientemente, ninguno de los argumentos vertidos por el recurrente con relación a las supuestas restricciones que le habrían sido impuestas por esta 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.

Adicionalmente, conforme a lo descrito en el inciso i. del presente punto de conclusiones, corresponde manifestar que las modificaciones de itinerarios efectuadas por ECO JET S.A. no pueden considerarse como un hecho imprevisible que pueda redundar en fuerza mayor.

- iv. En ese sentido, el hecho de que el recurrente argumente que la fiscalización realizada por este Ente Regulator resulta "insólita" o "anti-ética" ante las condiciones de operación autorizadas a favor de ECO JET S.A., carece de fundamento y pretende, mediante juicios de valor subjetivos, justificar el incumplimiento del marco jurídico regulatorio, puntualmente el relativo al control de cumplimiento del FDC en los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014, toda vez que, como se tiene dicho, al contar con una autorización de operaciones con los correspondientes itinerarios, su deber era dar cabal cumplimiento a tales itinerarios y no pretender justificar que el incumplimiento en el que incurrió es atribuible a esta Autoridad Regulatoria, por lo que tal argumento no puede considerarse válido.

Corresponde señalar que no resulta "insólito" o "anti-ético" que este Ente Regulator, luego de haber autorizado las operaciones comerciales del RECURRENTE, sea la entidad que fiscalice esas operaciones, pues más allá de que éste considere que no se ha tratado de un servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo realizado en condiciones de normalidad, por mandato normativo de la LEY 165 es ésta entidad y no otra la que cuenta con las atribuciones de fiscalización y control del cumplimiento de los itinerarios de las empresas de transporte aerocomercial regular de pasajeros que operan en Bolivia. En consecuencia, al no existir excepción legal alguna que determine que no correspondía fiscalizar al operador ahora RECURRENTE, era mandatorio que este Ente Regulator, en ejercicio de su facultad fiscalizadora, controle el cumplimiento de los itinerarios del OPERADOR durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2014.

Por otro lado, corresponde dejar claramente establecido que si bien el recurrente alegó que la forma en que debió operar determinó, en muchos casos, que se suspendieran vuelos, se demoraran o se incumplieran horarios e itinerarios no por voluntad o por accionar negligente de su parte, sino por las condiciones que le fueron impuestas, en su impugnación no existe detalle o identificación expresa alguna de cuáles serían tales vuelos demorados o en los que se incumplieron horarios e itinerarios, menos prueba alguna que demuestre tal argumentación. Asimismo, debe considerarse que no existe detalle alguno respecto a cuáles fueron las grandes dificultades que tuvo que enfrentar ECO JET S.A., por lo que en función a lo expuesto no es posible considerar como válidos y suficientes los argumentos por éste expuestos, al no ser más que argumentación no demostrada, menos respaldada, la cual, además, se ve vaciada de contenido si se considera que el operador sí dio cumplimiento al FDP en el período fiscalizado.

- v. 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 Interno de Pasajeros, Carga y Correo en favor de ECO JET S.A. corresponde señalar que tal argumento no corresponde al objeto de la controversia administrativa generada en el proceso sancionatorio seguido en su contra ni a la determinación asumida en la RS 6/2018 que, como se tiene ampliamente expuesto, radica en la fiscalización llevada a cabo por este Ente Regulator y en el hecho de que, producto de la misma, se lo procesó y sancionó al haber comprobado el incumplimiento en que éste incurrió; consiguientemente, tomando en cuenta que la autorización emitida para efectuar operaciones comerciales de transporte aéreo interno de pasajeros, carga y correo no es el acto administrativo que, mediante el recurso de revocatoria que ahora se resuelve, impugnó el recurrente, resulta *impertinente* e inoportuno cuestionarla a raíz de la emisión de la RS 6/2018, razón por la cual no corresponde a este Ente Regulator emitir mayor pronunciamiento sobre el particular.

3. Respecto al argumento vertido por el RECURRENTE en el punto 2 del Considerando 3 precedente, cabe aclarar que este Ente Regulator no busca encontrar defectos y observaciones en las operaciones de ECO JET S.A., simplemente la ATT ha ejercido 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 período comprendido entre agosto y octubre de 2014 es totalmente erróneo, toda vez que, al contar con la correspondiente autorización e itinerarios aprobados, era su obligación cumplirlos, como era obligación de esta Autoridad fiscalizar tal cumplimiento.



4. Con relación a lo alegado por el RECURRENTE respecto a la aplicación de una previsión legal "vaga, genérica e imprecisa", a saber, el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA, que según éste establece una sanción que no se aplica a la situación del caso de autos porque contraría abiertamente a las disposiciones contenidas en los artículos 71, 72 y 73 de la LEY 2341, referentes a los principios sancionadores de legalidad y de tipicidad, respectivamente; y a que dicho artículo ha sido implícitamente derogado por la Disposición Final Primera de la misma LEY 2341, corresponde efectuar el análisis considerando los criterios de adecuación a derecho expuestos por el MOPSV en la RM 092; dicho ello, debe señalarse lo siguiente:

- i. Dicha Disposición Final Primera dispone que "Se derogan todas las disposiciones de igual o inferior jerarquía contrarias a la presente Ley", por lo que para entenderse que una disposición legal habría quedado derogada por efecto de dicha previsión normativa, ésta debe ser contraria a esa Ley.

En ese entendido, resulta innegable que el RECURRENTE no ha expuesto de manera alguna los motivos por los cuales considera que el citado artículo 37 vulneraría los principios de legalidad y tipicidad regulados por la LEY 2341, no pudiendo esta Autoridad suplir la ausencia de argumentación al respecto; empero, corresponde a este Ente Regulador manifestar que mediante la Resolución Ministerial N° 459 de 04 de diciembre de 2017, dictada como resultado de la tramitación de un recurso jerárquico interpuesto por el propio RECURRENTE, el MOPSV estableció que "(...) es prudente aclarar que el Decreto Supremo 24718 de fecha 22 de julio de 1997 se encuentra vigente, 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".

- ii. A fin de respaldar la conclusión expuesta en el punto i. precedente, cabe señalar que el artículo 71 de la LEY 2341 (Principios sancionadores) dispone que las sanciones administrativas que las autoridades competentes deban imponer a las personas, estarán inspiradas en los principios de legalidad, tipicidad, presunción de inocencia, proporcionalidad, procedimiento punitivo e irretroactividad; por su parte, el artículo 72 de esa misma Ley (Principio de legalidad) señala que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando éstas hayan sido previstas por norma expresa, conforme al procedimiento establecido en esa Ley y disposiciones reglamentarias aplicables; y que el artículo 73 de dicha Ley (Principio de Tipicidad) dispone, en su párrafo I, que son infracciones administrativas las acciones u omisiones expresamente definidas en las leyes y disposiciones reglamentarias. Asimismo, en su párrafo II dispone que sólo podrán imponerse aquellas sanciones administrativas expresamente establecidas en las leyes y disposiciones reglamentarias; y en su párrafo III prevé que las sanciones administrativas, sean o no de naturaleza pecuniaria, no podrán implicar en ningún caso ni directa ni indirectamente la privación de libertad.

Igualmente, cabe traer a colación que el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA dispone que el incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente, será sancionado con una multa entre Bs50.000.- (Cincuenta mil 00/100 Bolivianos) y Bs500.000.- (Quinientos mil 00/100 Bolivianos), y que el artículo décimo tercero de la RA 419/2008 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 REGULACION AERONAUTICA.

- iii. En el contexto de lo anotado, corresponde señalar que el citado artículo 37 no resulta contrario al principio de legalidad previsto en el artículo 72 de la LEY 2341, 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.

Por otra parte, también es posible afirmar que el artículo 37 en cuestión no contraría al principio de tipicidad previsto por el artículo 73 de la LEY 2341, pues según la RA 419/2018 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 REGULACION AERONAUTICA, por lo cual sí existe previsión normativa expresa al respecto. Asimismo, tal previsión legal no resulta contraria al artículo 73 de la LEY 2341, en atención a que la sanción de multa pecuniaria entre Bs50.000.- (Cincuenta mil 00/100 Bolivianos) y Bs500.000.- (Quinientos mil 00/100 Bolivianos) se encuentra expresamente prevista en éste y, además, porque la sanción administrativa que éste contempla no implica de ninguna manera, ni directa ni indirectamente, la privación de libertad.

- iv. Por lo señalado, al no resultar contrario el artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA a los principios de legalidad y tipicidad previstos por los artículos 72 y 73 de la LEY 2341, también citados en el artículo 71 de la misma, resulta posible afirmar que no ha existido abrogación implícita alguna del artículo 37 de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA por efecto de la Disposición Final Primera de la LEY 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 REGULACION AERONAUTICA se encuentra vigente y es la norma aplicable al caso.

Por otro lado, como se tiene dicho, no debe perderse de vista que el artículo décimo tercero de la RA 419/2008 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 REGULACION AERONAUTICA; consiguientemente, tal previsión, para el caso en concreto, no resulta de manera alguna "vaga, genérica e imprecisa" como erradamente ha sostenido el RECURRENTE.

5. Respecto al argumento de que el artículo 37 sería contrario a la LEY 165 que, en el párrafo VIII de su artículo 39, establece que "las infracciones serán sancionadas en aplicación a los principios de graduación y proporcionalidad con: a) apercibimiento; b) multa pecuniaria (...)", guarda estrecha concordancia con la previsión legal contenida en el artículo 28 de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA, según la cual: "(...) las infracciones cometidas por los titulares serán sancionadas con apercibimiento, apercibimiento con publicación y multas pecuniarias".



Al respecto, cabe señalar que si bien es evidente que el citado párrafo VIII del artículo 39 de la LEY 165 se refiere a la graduación y proporcionalidad de las sanciones y que el artículo 28 de las citadas Normas dispone que las infracciones serán sancionadas con tres diferentes tipos de sanción, entre ellas la multa pecuniaria, no debe perderse de vista que, precisamente, el artículo 37 en cuestión se encuentra inmerso en el Capítulo II "GRADUALIDAD" del Título VII de las NORMAS PARA LA REGULACION AERONAUTICA, permitiendo, precisamente, en aplicación de los principios de graduación y proporcionalidad, sancionar el incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente, hoy Director Ejecutivo de la ATT, con una multa entre Bs50.000.- (Cincuenta mil 00/100 Bolivianos) y Bs500.000.- (Quinientos mil 00/100 Bolivianos). Así, no cabe duda de que, en aplicación de los citados principios de graduación y proporcionalidad, ante la comisión de la infracción "incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente (hoy Director Ejecutivo de la ATT)", por haber incumplido el FDP y el FDC, ahora sólo el FDC, este Ente Regulador aplicó la sanción mínima prevista en el citado artículo 37, es decir, multa de Bs50.000.- (Cincuenta mil 00/100 Bolivianos) 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 REGULACION AERONAUTICA, resultando ello en la imposición de una sanción de Bs62.500,00.- (Sesenta y dos mil quinientos 00/100 Bolivianos), multa que, conforme se expuso en este pronunciamiento, corresponde ratificar aunque se haya determinado que, únicamente, se incumplió el FDC, por lo que resulta evidente que tal sanción ha sido impuesta en estricta aplicación del marco normativo vigente y aplicable al caso en concreto, así como en aplicación de los principios de graduación y proporcionalidad, no siendo desmesurada como alegó el RECURRENTE ni contraria a "otras normas" relativas a la imposición gradual de sanciones, menos aún contraria a los principios de legalidad y tipicidad, como se tiene expuesto previamente.

6. Según los criterios de adecuación a derecho expuestos en el punto considerativo 11 de la RM 270 y con el fin de contar un argumento congruente se debe aclarar lo siguiente:

Respecto al argumento presentado por el OPERADOR que señala: "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 tiene bien aclarar que dicho argumento no es válido, toda vez que el OPERADOR al contar con una Autorización y con un Itinerario aprobado por la DGAC, tiene la obligación de dar cumplimiento a tal itinerario, asimismo, corresponde aclarar al OPERADOR que la cita que realiza respecto a la abundante correspondencia remitida a la ATT desde el momento en que obtuvo su Autorización no puede ser utilizada como un justificativo o eximente de sus obligaciones, tomando en cuenta además que su argumento es subjetivo toda vez que de ninguna forma establece con exactitud a que documentación o prueba se refiere específicamente.

Ahora bien, respecto al argumento plasmado en el inciso i) del numeral 2 de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 53/2019 y la misma que es considerada en el punto 11. de la RM 270/2019, que señala: "...no existe prueba documental que logre respaldar la justificación del Operador...", se debe tomar en cuenta que tal afirmación es consecuencia de la verificación técnica realizada a las pruebas presentadas por el OPERADOR, especificando en párrafos posteriores de la citada Resolución, que estas pruebas se encuentran plasmadas con el nombre de Planificaciones MASTER.

En tal sentido, la observación plasmada en la RM 270/2019 respecto a 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...", a la misma se debe especificar que bajo el análisis plasmado en la RS 53/2019, respecto al argumento presentado por el OPERADOR en relación a su Autorización, la misma fue considerada como un argumento no válido realizando un análisis detallado plasmados en los incisos ii), iii), iv) y y) del numeral 2. de la citada Resolución, que si bien el inciso i) del numeral 2. de la citada resolución detalla que: "...Luego de efectuar la verificación técnica de las pruebas presentadas, se constató que no existe prueba documental que logre respaldar la justificación del Operador...", se debe entender que dicho análisis fue a consecuencia de la valoración de las pruebas presentadas por el OPERADOR exceptuando el argumento de su Autorización, ya que primeramente se consideró las modificaciones de sus vuelos realizadas mediante Planificaciones MASTER, que al ser esta prueba elaborada por el OPERADOR, la misma debe ser acompañada de documentación adicional a través de la cual se pueda corroborar el detalle plasmado en ésta, ya que ésta documentación presentada por sí sola no constituye un eximente de responsabilidad, toda vez que no demuestra el haber informado oportunamente a los usuarios sobre la cancelación o reprogramación de los vuelos, siendo esta la única salvedad o prueba válida que puede justificar o liberar de responsabilidad al OPERADOR.

7. Según los criterios de adecuación a derecho expuestos en el punto considerativo 12 de la RM 270 y con el fin de contar un argumento congruente se debe aclarar lo siguiente:

Respecto a la observación detallada en ese punto, considerando el vuelo N° 944 del 06 de agosto de 2014 que tenía que realizar su vuelo en la ruta LPB-TDD, se debe primeramente aclarar lo siguiente:

- El RECURRENTE argumentó que el vuelo fue reprogramado, presentando como respaldo la hoja NDP008-08-14, no obstante, bajo el análisis detallado en la RS 53/2019 se determinó que el vuelo en cuestión fue modificado, añadiendo a ésta ruta una conexión en Cochabamba (CBB), en consecuencia, se generaron dos vuelos nuevos, el vuelo 391 LPBCBB y el 742 CBB-TDD, los cuales son considerados como vuelos añadidos y bajo este análisis se puede evidenciar que el vuelo inicial programado no se efectuó, por lo que fue considerado como un vuelo cancelado.
- Ahora bien, el análisis realizado en la RS 53/2019 de la documentación presentada por el OPERADOR, es conforme a un detalle de las características que presenta ésta prueba, señalando que la misma es un correo electrónico de Planificación y Control de vuelos de ECO JET S.A. dirigido a miembros de la misma empresa con la denominación de "REPROGRAMACIÓN", que fue enviado con una antelación de 21 horas aproximadamente antes de la ejecución del vuelo programado.



En consecuencia, se debe aclarar que, el vuelo en cuestión no se efectuó y, conforme al análisis realizado de la documentación presentada como prueba, se obtiene las dos (2) razones por las cuales no es considerada como una prueba válida:

1. Que éste al ser un correo electrónico remitido entre miembros de ECO JET S.A., no es considerado como un eximente de responsabilidad para el vuelo cancelado, toda vez que la modificación y posterior cancelación del vuelo debe ser puesto en conocimiento de los pasajeros y/o usuarios del vuelo en cuestión para ser considerado como un eximente de responsabilidad y no así de los funcionarios pertenecientes a ECO JET S.A.
2. Que éste correo electrónico es considerado como un medio a través del cual el OPERADOR pone en conocimiento la modificación de sus vuelos, no obstante, se debe considerar el lineamiento planteado en la Resolución Ministerial N° 150 de 16 de junio de 2014, el cual en su punto 11. señala que: "...si bien entre la prueba aportada por el transportador se encuentra la Nota Interna R-GG-14 Rev. 01-Sep/2012 OB.00.N1 038.2013 de 28 de octubre de 2013 a través de la cual BoA expresa que la demora es atribuida a razones técnicas, no puede asumirse que los propios proveedores de servicios sean las instancias competentes a que hace referencia la normativa, por lo que el supuesto eximente de responsabilidad planteado por el operador queda desvirtuado ...". En tal sentido, el OPERADOR no puede ser una instancia que avale sus propias pruebas, por lo que, es necesario que la documentación presentada sea acompañada de la prueba con la cual se pueda corroborar que la cancelación del vuelo fue por causas no atribuibles al OPERADOR, toda vez que, por sí sola no puede considerarse como un eximente de responsabilidad por la cancelación del vuelo.

En ese marco, estas son las razones por las cuales la prueba presentada por el OPERADOR no es considerada como una prueba válida para la cancelación de sus vuelos, aclarando que el análisis respecto al rechazo de esta prueba no fue por una cuestión de tiempo en la remisión del correo sino por la falta de comunicación a los usuarios en el contenido del mismo.

Asimismo, previa valoración de ésta documentación presentada por el OPERADOR, la misma que se encuentra plasmada en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 836/2018 se determinó que, trescientos treinta (330) vuelos observados como cancelados cuentan con este tipo de documentación, la misma que no es considerada válida bajo el análisis anteriormente desarrollado. En consecuencia, el OPERADOR incumple con el FDC correspondiente al trimestre evaluado obteniendo un total de 0,16, mismo que es superior al límite máximo permitido equivalente a 0,04.

8. Según los criterios de adecuación a derecho expuestos en el punto considerativo 14 de la RM 270 y con el fin de contar un argumento congruente se debe aclarar lo siguiente:

Al respecto, debe considerarse que el OPERADOR a través de su memorial presentado a ésta Autoridad el 23 de febrero de 2018, señaló lo siguiente: "...durante un periodo en que nuestras operaciones estaban irregularmente restringidas precisamente por una disposición de la propia Autoridad Reguladora que a partir de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0185/2013 de 25 de octubre de 2013, mediante la cual nos otorga la Autorización para efectuar Operaciones Comerciales de Transporte Aéreo Interno de Pasajeros, Carga y Correos, usurpando funciones que le corresponden por ley a la Dirección General de Aeronáutica Civil, que ya nos había otorgado un Permiso de Operaciones sin limitación alguna, nos obliga a operar únicamente en las rutas troncales ...", ahora bien, considerando el argumento presentado por el OPERADOR se debe aclarar que, la Autorización otorgada mediante la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0185/2013 de 25 de octubre de 2013, fue emitida previo un análisis técnico, económico y legal, estableciendo las rutas a ser explotadas por el OPERADOR, las cuales fueron puestas en conocimiento del mismo, cabe señalar además, que la citada Resolución no fue objeto de impugnación alguna por parte del OPERADOR por lo cual el cumplimiento de la misma desde el momento de su notificación fue obligatoria.

Asimismo, el citado memorial presentado por el RECURRENTE señala que: "...Ahora bien, lo que encontramos en la Autoridad Reguladora es una persecución sañuda hacia nuestra empresa pretendiendo encontrar defectos y observaciones en nuestras operaciones en un periodo que por las características antes mencionadas, nunca debió ser fiscalizado como ahora se lo hace, intentando imponernos sanciones desmesuradas que ni siquiera tienen el respaldo legal adecuado... ", se debe entender que entre las obligaciones y competencias de ésta Autoridad se encuentra la de regular y fiscalizar los estándares aeronáuticos del Factor de Puntualidad (FDP) y Factor de Cancelación (FDC), la cual, se realiza a través de la verificación de cumplimiento de los Itinerarios aprobados por la DGAC al OPERADOR y del reporte de los vuelos realizados en horario, demorados y cancelados que son reportados, esto con el fin de controlar el cumplimiento de los Itinerarios, conforme a lo establecido en la RA 419/2008, esta fiscalización es una tarea que realiza la ATT trimestralmente a todos los operadores del servicio de transporte aéreo tanto nacional como internacional, por lo que no es válido el argumento respecto a que esto se trataría de una persecución, toda vez que esta entidad se limita y enmarca en cuanto a lo que la normativa vigente faculta y a la vez exige.

Finalmente es necesario señalar que, la programación de vuelos e itinerarios es una decisión propia del OPERADOR y, que en ningún momento se le impuso algún tipo de horarios o frecuencias para la realización de sus vuelos, por lo que, el incumplimiento de estos es consecuencia de una planificación realizada por el mismo.

9. Por todo lo expuesto, se debe aceptar parcialmente el recurso de revocatoria planteado por ECO JET S.A. en contra de la RS 6/2018 a efectos de revocar el punto dispositivo primero, en cuanto a declarar improbados los cargos respecto al cumplimiento del FDP en el periodo comprendido entre los meses de agosto y octubre de 2014, de acuerdo a lo previsto en el inciso b) del párrafo II del artículo 89 del REGLAMENTO, manteniendo subsistente el incumplimiento el Factor de Cancelación - FDC durante el trimestre comprendido entre los meses de agosto a octubre de 2014.

20. A través de memorial presentado en fecha 06 de febrero de 2020, Linder M. Delgadillo Medina en representación de ECOJET S.A., interpuso recurso jerárquico contra la



Resolución Revocatoria ATT-DJ –RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020, de acuerdo a los siguientes argumentos (777- 821):

"(...)

II.- ARGUMENTOS DE HECHO Y DE DERECHO SOBRE LA RESOLUCIÓN IMPUGNADA

- 2.1 En principio queremos ratificarnos en el tenor íntegro y el contenido de nuestros memoriales de fecha 22 de Julio de 2019, 24 de diciembre de 2018 y 13 de Junio de 2018, mediante los cuales interpusimos Recursos Jerárquicos contra las diferentes Resoluciones emitidas por la ATT, pidiendo que el texto de los mismos se consideren y se tengan presente junto a la argumentación que presentaremos con este Recurso Jerárquico a fin de realizar una evaluación integral del caso que nos ocupa y tener un panorama más claro y completo de lo que ha sucedido y en la forma en la que el mismo ha sido resuelto por la Autoridad Reguladora.
- 2.2 De igual manera, es de suma importancia considerar en el presente Recurso, lo determinado en las **Resolución Ministeriales N° 304** de 22 de Octubre de 2018, **Resolución N° 92** de 08 de Mayo de 2019 y la **Resolución N° 270** de fecha 26 de Noviembre de 2019, emitidas por el Ministerio de Obras Publicas como cabeza de sector, en las cuales que detallan de manera precisa y clara todas las contravenciones al debido proceso, la falta de análisis a la carga probatoria presentada por ECO JET y el accionar contradictorio de la ATT.
- 2.3 Lamentablemente, la Autoridad nuevamente incurre en los mismos defectos procesales, emitiendo una Resolución Revocatoria que omite lo señalado por el superior jerárquico (MOPS), efectuando una valoración de la prueba sesgada y direccionada a mantener la multa impuesta a la empresa, alejada de los criterios de valoración de la sana crítica y el prudente criterio, manteniendo los defectos insubsanables, **que dieron lugar a la revocatoria por tercera vez de sus actos administrativos, por ser contrarios al debido proceso.**
- 2.4 Es importante señalar que con el Auto ATT-DJ-A TR LP 625/2015, se inicia este proceso administrativo sancionatorio, que comienza en Diciembre de 2015, siendo una investigación de oficio generada por la ATT, por lo que en este caso, la carga de la prueba recae en la Autoridad Reguladora, es así que después de más de cuatro años de permanentes contravenciones al debido proceso, la Autoridad Reguladora no ha generado los suficientes actos investigativos que permitan arribar a la verdad material, y así determinar con precisión si existió o no incumplimiento al Factor de Cancelación (FDC), sino más bien su "investigación" y análisis se centra en la documentación probatoria aportada por la empresa, en la cual no cumplen con los criterios de adecuación, en contravención a los principios fundamentales del debido proceso, recurriendo para ello a la motivación arbitraria.
- 2.5 Bajo estos antecedentes, es notoriamente evidente que los principios de sometimiento pleno a la ley, verdad material, celeridad y eficacia contenidos en el Artículo (SIC) 4 de la Ley N° 2341, son vulnerados de manera permanente por la Autoridad Reguladora, lo que indubitablemente configura la existencia de indicios de responsabilidad por la función pública, resultando paradójico que una Autoridad fiscalice y sancione supuestos incumplimientos en demoras o cancelaciones, cuando la misma vulnera principios fundamentales del debido proceso y de la función pública y no respeta en absoluto los plazos establecidos ni las formalidades que para ella solo están de adorno en las disposiciones legales que rigen la materia.
- 2.6 Ahora bien, pasando al análisis de la Resolución que impugnamos, para entrar en materia debemos observar la forma desprolija y poco fundamentada en que la Autoridad Reguladora interpreta la carga probatoria de nuestra parte, intentando imponer sus propios elementos interpretativos para concluir revocando parcialmente su Resolución Sancionatoria y ratificando consiguientemente la exorbitante multa impuesta. En ese sentido pasamos a desmenuzar el contenido de la Resolución que impugnamos a partir del **Considerando 5**, referido al Análisis y conclusiones del recurso de revocatoria. En el cual la ATT luego de referirse muy sucintamente al criterio de adecuación contenido en la Resolución Ministerial N° 270 que REVOCA totalmente la RA-53/2019.
- 2.7 Ahora bien, la Resolución Ministerial N° 270 claramente señala en su punto 11 que: "se establece que lo reclamado por el recurrente es evidente, no solo por que (SIC) las condiciones de 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.....", "...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 exista prueba para determinar las condiciones de esa autorización".
- 2.8 Al respecto, sobre este punto la ATT vuelve a recurrir a su desgastado argumento carente de sustento legal, señalando: "que 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 Aérea Interno de Pasajeros, Carga y Correo; consiguientemente se encuentra obligado al cumplimiento obligatorio de la normativa regulatoria del sector.....".

Por cuarta vez, la Autoridad Reguladora recurre a ese trillado y remanido argumento sin considerar las restricciones indebidas que la ATT nos impuso en su momento, vuelve a repetir un argumento vacío que cae por su propio peso, no efectúa una justificación técnica, menos operativa conforme a los criterios de adecuación, porque sencillamente esta alejada de la realidad del sector aeronáutico. En ninguna parte señalan como (SIC) ECO JET podría haber superado las trabas técnicas, económicas y operativas que debía cumplir atendiendo a las limitaciones y restricciones operativas impuestas por la ATT, menos aún justifican como se podría evitar el desgaste de los componentes de la Aeronaves, ciclos de motores, consumo de horas útiles de vuelo, aviónica, que inevitablemente se veían afectados, ya que para acceder a la ruta troncal se debían realizar vuelos circulares, con las aeronaves forzadas a realizar mayor número de aterrizajes, tampoco señalan ya sea por omisión o simple desconocimiento que nuestro Centro de Mantenimiento se encuentra en Cochabamba y por lógica de la actividad se deben efectuar allí los controles rutinarios y mantenimiento preventivo a fin de preservar la Seguridad Operacional, así como cumplir los boletines mandatorios de los fabricantes y finalmente también efectuar los mantenimientos mayores a sus aeronaves, en unos casos imprevistos, impuestos por las condiciones de la difícil operación y en otros programados como debería ser normalmente.

- 2.9 Incumpliendo nuevamente los criterios de adecuación establecidos en el punto 12 de la Resolución Ministerial



270, la Autoridad Reguladora recurre a la motivación arbitraria en el punto 7 de la RA-2/2020 descartando la carga probatoria aportada por la empresa y que en realidad es la única que se generó en esta investigación de oficio, donde la autoridad pese a tener la obligación de generar actos investigativos solo se limita a desvirtuar la prueba aportada por la empresa sin hacer una debida valoración de la realidad vivida en el marco de la sana crítica y el prudente criterio.

2.10 La Autoridad totalmente alejada de la realidad del sector y de manera perniciosamente subjetiva descarta nuestros correos de Planificación y Control de Vuelos por estar dirigida a miembros de nuestra propia empresa, cuando en la actualidad y las tendencias coyunturales hacen que toda comunicación para su valides y eficacia inmediata se hacen por medio de correo electrónico y por supuesto tiene que ser dirigida a nuestro personal que es el encargado, de informar a los usuarios y a nuestro proveedores de servicios, por lo que no se logra comprender y por supuesto tampoco la autoridad señala cual es el medio de comunicación valido y legal desde su particular punto de vista.

2.11 El segundo elemento que utiliza para descartar la carga probatoria aportada por la empresa es un supuesto lineamiento establecido en la Resolución Ministerial N° 150 de 16 de Junio de 2014, misma que en la parte pertinente señala: "No puede asumirse que los propios proveedores de servicios sean las instancias competentes a que hace referencia la normativa, por lo que el supuesto eximente de responsabilidad planteado por el operador queda desvirtuado".

Sobre este supuesto lineamiento, la ATT concluye: "En tal sentido, el OPERADOR no puede ser una instancia que avale sus propias pruebas, por lo que, es necesario que la documentación presentada sea acompañada de la prueba con la cual se pueda corroborar...".

2.12 Nuevamente, la Autoridad Reguladora vuelve a incurrir en defectos procedimentales que contravienen el debido proceso y el principio de sometimiento pleno a la ley, al pretender utilizar como argumento para desvirtuar la prueba aportada, un lineamiento correspondiente a otro proceso en un contexto totalmente diferente y que desconocemos si los hechos son similares en cuestión, evidenciando una vez más la carencia de congruencia en sus Resoluciones, así como la motivación arbitraria ya que utiliza supuestos lineamientos de otros procesos sin nexo de causalidad con el presente caso.

2.13 La empresa ECO JET, actuando siempre en el marco de nuestro ordenamiento jurídico, ha hecho presente la carga probatoria enmarcado en lo dispuesto en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0059/2009 de 03 de Marzo de 2009, misma que dispone en su parte Resolutiva Segunda lo siguiente: "las pruebas de descargo deberán estar documentadas con informes oficiales de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), informes del aérea de mantenimiento de las empresas involucradas recortes de prensa u otros documentos relacionados a la eventualidad". (Las negrillas y subrayado son propios).

2.14 Este lesivo accionar de la Autoridad Reguladora, que en el presente caso se da reiteradamente refleja que no aplican sus propios Reglamentos Sectoriales para la fiscalización ya sea por desconocimiento o simple tozudez en mantener una sanción que viola los principios más elementales del derecho constitucional, entre los que se encuentra EL PRINCIPIO DEL DEBIDO PROCESO toda vez que el contenido de la RA no se encuentran conforme los elementos descritos en el proceso vulnerando los elementos esenciales de la defensa.

2.15 El debido proceso, está reconocido constitucionalmente como derecho y garantía jurisdiccional a la vez, por los Artículos 115 Parágrafo II y 117, 119 y 120 parágrafo I de la Constitución Política del Estado y; como derecho humano por los artículos 8 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica y 14 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Politicos. El Tribunal Constitucional ahora Plurinacional desarrollo el debido proceso mediante las Sentencias Constitucionales 1674/2003-R, 0119/2003-R, 1276/2001-R y 0418/2000-R ratificadas por la Sentencia Constitucional 2675/2010-R de 6 de diciembre, entre muchas otras, como "...el derecho de toda persona a un proceso justo y equitativo, en el que sus derechos se acomoden a lo establecido por disposiciones jurídicas generales aplicables a todos aquellos que se hallen en una situación similar; comprende la potestad de ser escuchado presentando las pruebas que estime convenientes en su descargo (derecho a la defensa) y la observancia del conjunto de requisitos de cada instancia procesal, a fin de que las personas puedan defenderse adecuadamente ante cualquier tipo de acto emanado del Estado que pueda afectar sus derechos. Se entiende que el derecho al debido proceso es de aplicación inmediata, vincula a todas las autoridades judiciales o administrativas y constituye una garantía de legalidad procesal que ha previsto el constituyente para proteger la libertad, la seguridad jurídica y la fundamentación o motivación de las resoluciones judiciales".

2.16 Bajo este marco señalado, es evidente que todas las autoridades administrativas en la tramitación de procesos sancionatorios, como en el presente caso, tiene 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 recibidas en el proceso, asimismo, debe ser completada con circunstanciada motivación en lo que se sustente

2.17 De una simple lectura de la resolución revocatoria, podemos advertir con total certeza vulneración al principio elemental de congruencia, ya que la misma sanciona bajo una interpretación subjetiva y antojadiza de la carga probatoria presentada, utilizando como supuesto lineamiento una Resolución Ministerial correspondiente a otro proceso que no tiene relación alguna ni fuerza vinculante con el presente caso, resultando por tanto un atentado a la garantía del debido proceso limitando el acceso al derecho a la defensa, recurriendo para ello a la motivación arbitraria, pretendiendo justificar lo injustificable, máxime si el ente jerárquico superior ha corroborado los insubsanables vicios procedimentales.

2.18 Es bajo estos preceptos mencionados previamente, que el acto administrativo debe encontrarse acorde con el principio de congruencia que, en materia administrativa, implica que las resoluciones pronunciadas por la administración, deben ser claras, precisas y coherentes respecto a las pretensiones que constituyen el objeto de la petición debiendo guardar estrecha relación los hechos imputados y la resolución final, conforme lo establece el artículo 63 de la Ley N° 2341, por tanto no se ha dado una correcta aplicación a los principios de la



motivación, congruencia y de sometimiento pleno a la ley.

III. PETITORIO.

Otra vez más, como ya nos tiene acostumbrados la Autoridad Reguladora, emite una Resolución a todas luces arbitraria, anti jurídica y atentatoria a la economía de nuestra empresa alejada de la realidad de la actividad aeronáutica comercial en nuestro país, por el gravísimo antecedente que deja establecido de pretender utilizar como precedente jurídico válido Resoluciones que corresponden a otros procesos con situaciones y actores diferentes, omitiendo la aplicación de su propia reglamentación sectorial, como se ha podido desarrollar y demostrar en el transcurso de este sui generis proceso por lo que al amparo de los Artículos 66° y siguientes de la Ley 2341, de Procedimiento Administrativo de fecha 23 de Abril de 2002 y Artículos 91 y siguientes del Reglamento a la Ley 2341, para el Sistema de Regulación Sectorial aprobado mediante Decreto Supremo 27172 de fecha 15 de Septiembre de 2003, muy respetuosamente, nos permitimos interponer **RECURSO JERÁRQUICO**, solicitando a su Autoridad, tenga a bien elevar los obrados originales del presente proceso en su totalidad, ante la Autoridad Superior del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, para que la misma proceda a **RECHAZAR** y **REVOCAR** la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 2/2020 de fecha 15 de Enero de 2018, y así mismo la Resolución Administrativa Sancionatoria, ATT-DJ-RA-S -TR LP 6/2018 de fecha 24 de Enero de 2018, todo sea con los recaudos y formalidades legales pertinentes.

Al margen de ello, consideramos que este procedimiento no puede llevarse a cabo de manera interminable y que la Autoridad Superior debería ponerle un límite final al presente caso, donde la Autoridad Reguladora ha demostrado absoluta incapacidad para justificar sus determinaciones y traducirlas en resoluciones justas y ajustadas a derecho. Al respecto, debemos recordar que en el Artículo 68°, Parágrafo I, de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, se establece terminantemente que en las Resoluciones de Recursos Jerárquicos se deberá definir el fondo del asunto en trámite y que en ningún caso podrán disponer que la Autoridad inferior dicten una nueva Resolución. Sin embargo, en el Parágrafo II, abre la puerta para un procedimiento diferente en otros sistemas regulatorios, concretamente en nuestro caso en el SIRESE, de manera que esta previsión se encuentra contenida en el Artículo 92, Parágrafo I del Decreto Supremo 27172 que reglamenta la Ley N° 2341, para el Sistema de Regulación Sectorial SIRESE, donde textualmente se tiene lo que sigue: "Cuando corresponde el dictado de una nueva resolución por el Superintendente Sectorial (hoy Director de la ATT) la resolución que decida el recurso jerárquico definirá los criterios de adecuación a derecho a los que deberá sujetarse.". Es decir, que aquí menciona claramente **UNA** nueva resolución, no habla de dictarse resoluciones con carácter indefinido e interminable porque eso atenta definitivamente contra el debido proceso, contra el derecho a la defensa, contra el principio de celeridad y particularmente contra el principio de economía procesal del procedimiento administrativo, cuya prolongación ad eternum produce un daño económico no solamente al administrado, sino también al propio Estado".

21. Mediante Nota ATT-DJ-N LP 89/2020, presentada en fecha 11 de febrero de 2020, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, remite antecedentes del Recurso Jerárquico al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. (Fs. 822)
22. Por Auto N° RJ/AR-012/2020 de fecha 19 de febrero de 2020, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, dispuso la radicatoria del recurso jerárquico planteado por Linder M. Delgadillo Medina en representación de ECOJET S.A., contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ -RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020 emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, debidamente notificado a las partes. (Fs. 823-828)
23. A través de Auto N° RJ/AP -005/2020 de 12 de agosto de 2020, se dispuso la Apertura de Termino de Prueba, debidamente notificado a las partes. (Fs. 829 - 832).
24. La Empresa ECO JET S.A., representada por Andrés Jesús Jáuregui Sevilla, presentó el memorial en fecha 01 de septiembre de 2020, ratificando como prueba toda aquella ofrecida en el transcurso del proceso, misma que fue evaluada por la entidad reguladora en los actos administrativos emitidos, así como en análisis de las consideraciones del presente acto.

CONSIDERANDO:

Que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 064/2021 de 02 de febrero de 2021, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de la Resolución Ministerial, por medio de la cual se acepte el recurso jerárquico interpuesto por Linder M. Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A., contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ -RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020 y en consecuencia revocar totalmente la misma.



CONSIDERANDO:

Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y de acuerdo a lo expuesto en el Informe Jurídico INF/MOPSV/DGAJ N° 064/2021, se tiene las siguientes consideraciones:

- i. El párrafo II del artículo 115 de la misma norma suprema, establece que el Estado garantiza el derecho al debido proceso y a la defensa.
- ii. El numeral 6 del párrafo I del Artículo 175 de la Constitución Política del Estado, determina como atribución de las Ministras y los Ministros de Estado, resolver en última instancia todo asunto administrativo que corresponda al Ministerio; la misma normativa suprema dispone en su Artículo 232 que 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.
- iii. Que el artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, en su inciso c), establece entre los principios generales de la actividad administrativa el de sometimiento pleno a la ley, el cual refiere que la Administración Pública registrará sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso.
- iv. Que el artículo 28 de la citada normativa, en el inciso b) señala que el acto administrativo deberá sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirvan de causa y en el derecho aplicable. Asimismo, 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.
- v. En el inciso d) del artículo 30 de la misma disposición, prevé 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.
- vi. 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.
- vii. El párrafo 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.
- viii. Se advierte que el recurrente entre sus argumentos expone que el acto administrativo debe encontrarse acorde con el principio de congruencia que, en materia administrativa, implica que las resoluciones pronunciadas por la administración, **deben**





ser claras, precisas y coherentes respecto a las pretensiones que constituyen el objeto de la petición debiendo guardar estrecha relación los hechos imputados y la resolución final, conforme lo establece el artículo 63 de la Ley N° 2341, por tanto no se ha dado una correcta aplicación a los principios de la motivación, congruencia y de sometimiento pleno a la ley.

- ix. A respecto, de la revisión a los antecedentes adjuntos a la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020, se advierte que la misma en la página 9, textualmente señala: "(...) En conclusión, todos los documentos presentados por ECOJET S.A. fueron valorados conforme al análisis expuesto, en el marco de la sana crítica y buena fe, **por lo que el análisis y las valoraciones de los 1.202 vuelos observados, se encuentran en el Anexo que forma parte indivisible de la presente Resolución con el detalle de validación de los mismos**"; sin embargo, de la revisión a la citada valoración de la prueba que se encontraría plasmada en el citado Anexo, se evidencio la falta del mismo, advirtiéndose de tal manera una vulneración al Debido Proceso siendo evidente la existencia de una falta de motivación e incongruencia omisiva en la Resolución Administrativa de Revocatoria al citar un documento que no se encuentra adjunto.
- x. Al efecto y tomando en cuenta lo expuesto en la Sentencia Constitucional N° 0705/2016-S1 de 23 de junio de 2016. la misma refiere: "(...) 1) Fundamentar un acto o una resolución implica indicar con precisión la norma que justifica la emisión del acto o la emisión de la decisión en uno u otro sentido; y 2) Motivar una Resolución, **consiste en describir las circunstancias de hecho que hacen aplicable la norma jurídica al caso concreto.** La motivación explica la manera en que se opera la adecuación lógica del supuesto de derecho a la situación subjetiva del particular; por lo que deben señalarse, con precisión las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se tuvieron en consideración para asumir dicha decisión; **siendo necesario además que exista adecuación y coherencia entre los motivos aducidos y las normas aplicables**, es decir que en el caso concreto se configuren las hipótesis normativas (...)"
- xi. En tal sentido los principios de la motivación y fundamentación de los Actos administrativos, implica que la Administración Pública debe motivar y fundamentar sus actos, estableciendo las bases por las cuales ha emitido su decisión, otorgando de esta manera garantía al administrado y seguridad jurídica al proceso. Por consiguiente los principios de motivación y fundamentación, conforme concluye uniformemente la doctrina, en materia administrativa, resulta fundamental, toda vez que constituye la garantía del administrado al debido proceso, al contar con la fundamentación que motivo la sanción que se impone, donde se encontrará la relación de las infracciones cometidas, los hechos, la normativa infringida, los elementos que configuran la calificación de la gravedad entre otros. De esta manera, el administrado si considera afectados sus intereses, en el marco del debido proceso podrá impugnar las decisiones administrativas de manera correcta.
- xii. La Sentencia Constitucional Plurinacional N° 1234/2017-S1, sostiene: "**La congruencia** es un elemento esencial dentro del derecho al debido proceso, entendida la misma como la estrecha relación que debe existir entre lo peticionado y lo resuelto, lo considerado y lo dispuesto, debiendo existir una relación respecto a todo el contenido, desarrollando un razonamiento integral, mismas que deberán contener una debida fundamentación con disposiciones legales las cuales hayan desencadenado a tomar tal determinación. Consecuentemente, el principio de congruencia, debe ser considerado en todo el texto del fallo; es así que, la decisión debe guardar relación con todo lo expuesto a lo largo del texto, ya que de no hacerlo, esta carecería de congruencia, lo que provocaría lesión al derecho al debido proceso; por lo que, el juzgador deberá emitir una resolución armónica entre lo razonado y lo resuelto.





- xiii. Por lo expuesto y considerando que la garantía del debido proceso, comprende entre sus elementos la exigencia de la motivación y fundamentación de las resoluciones, es necesario que la autoridad recurrida considere los argumentos expuestos.
- xiv. En este entendido no corresponde analizar los demás argumentos presentados por el recurrente, toda vez que la falta de documentación donde se encontraría la relación de los hechos, las infracciones cometidas y la prueba valorada, que motivo la sanción que se impone, afecta en el fondo a la resolución impugnada, por la falta de congruencia, motivación y fundamentación y su consecuente afectación al Debido Proceso.
- xv. En consideración a lo expuesto, en el marco del inciso a) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 27172, y las conclusiones del Informe Jurídico INF/MOPSV/DGAJ N° 064/2021, corresponde aceptar el recurso jerárquico planteado por Linder Delgadillo Medina en representación de Ecojet S.A. contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia revocarla totalmente.

CONSIDERANDO:

Mediante Resolución Ministerial N° 012 de 26 de enero de 2021, publicada en el órgano de prensa de circulación nacional Jornada el 29 de enero de 2021, se dispuso reanudar los plazos procesales que fueron suspendidos por la Resolución Ministerial N° 230 de 30 de octubre de 2020, publicada el 05 de noviembre del mismo año.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

PRIMERO.- Aceptar el Recurso Jerárquico planteado Linder Delgadillo Medina en representación de ECOJET S.A., contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 2/2020 de 15 de enero de 2020, 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 expuestos en el presente fallo.

Comuníquese, regístrese y archívese.




Ing. Edgar Montaña Rojas
MINISTRO
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA