



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°
La Paz,

031

10 FEB. 2021

VISTOS:

El recurso jerárquico planteado por Johnny Martin Vera Viaña, Director General Ejecutivo a. i. de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA contra la Resolución Administrativa C.F.S. N° 012 de 10 de agosto de 2020, emitida por el Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

CONSIDERANDO:

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

1. En virtud a que durante la ausencia del Oficial ARO/AIS, en Oficina de Notificación para los Servicios de Tránsito Aéreo, se presentaron 5 planes de vuelo que no fueron aceptados, solo transmitidos por el sistema de comunicaciones por el operador de comunicaciones de la oficina ARO AIS, mediante Auto inicial de Formulación de Cargos "Caso N° 035/2017 C.F.S." de 24 de noviembre de 2017, la Comisión de Faltas y Sanciones de la DGAC, resuelve iniciar cargos en contra de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA, por existir indicios de incumplimiento a la RAB-91.245, inciso a) y posible incumplimiento al Capítulo 4.4.4.3 Aceptación de los Planes de Vuelo incisos (a), (b), (c), y (d) del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03 segunda Edición y posible comisión de la falta descrita en el artículo 24 numeral 1 del Reglamento de Faltas y Sanciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, notificado en fecha 28 de diciembre de 2017. (Fs.01-05).
2. Mediante memorial de 15 de diciembre de 2017, recepcionado en fecha 19 de diciembre del mismo año, la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA, responde al Auto Inicial de Formulación Cargos. (Fs. 06 – 11)
3. En fecha 23 de enero de 2020, la Dirección General de Aeronáutica Civil, emite la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 002, notificada el 04 de febrero de 2020 (Fs.14-28)
4. Mediante memorial de 13 de febrero de 2020, la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA, plantea recurso de revocatoria. (Fs. 29-31)
5. En fecha 16 de marzo de 2020, la Dirección General de Aeronáutica Civil, emite la Resolución de Recurso de Revocatoria C.F.S. N° 006, en la que resuelve revocar en todas sus partes la Resolución Administrativa C.F.S. N° 002 de 23 de enero de 2020 e instruye emitir una nueva Resolución Administrativa, que considere la valoración técnica de la prueba de descargo presentada por AASANA, notificada el 18 de marzo de 2020. (Fs. 33 -40)
6. En fecha 24 de junio de 2020, el Director Ejecutivo a.i., de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emite la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 009, en la que resuelve sancionar a la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA con DEG 1000.000 (Un Mil 00/100 Derechos Especiales de Giro) por haber vulnerado la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) 91- 245, inciso a) y Capítulo 4.4.4.3., Aceptación de los Planes de Vuelo, incisos (a), (b), (c) y (d) del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03, Segunda Edición de acuerdo a la previsión contenida en el artículo 24, numeral 1 del

f





Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado con Resolución Ministerial N° 150 de 24 de junio de 2004, toda vez que en fecha 29 de diciembre de 2016, la atención en la Oficina de Notificación para los Servicios de Tránsito Aéreo, del Aeropuerto Internacional de El Alto no fue de manera continua, existiendo ausencia del funcionario asignado desde horas 14:11 hasta las 15:55 UTC, durante el cual no se aplicaron los procedimientos para la aceptación y tratamiento de los planes de vuelo, bajo los siguientes argumentos: (Fs. 41-51)

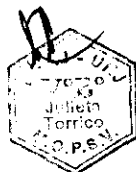
- i. Que mediante Informe Técnico DNA-0520/2017 H.R. 10326/2017, emitido por el Jefe de Unidad ATM/SAR se establece que en fecha 29 de diciembre de 2016, el Oficial ATO/SAR de turno no se encontraba en el puesto asignado de acuerdo a rol de turnos establecido para la oficina ARO/AIS desde horas 14:11 hasta 15:55 UTC, siendo su ausencia aproximada de 1 hora y 44 minutos: la responsabilidad de la aceptación de planes de vuelo no fue delegada a ningún funcionario simplemente el Oficial ARO/AIS pidió al operador de comunicaciones retransmitir los planes de vuelo por el sistema de comunicaciones, que presentarían durante su ausencia, tal como se ratifica en el Informe presentado por el oficial ARO/AIS Álvaro Guzmán, en fecha 09 de enero de 2017.
- ii. Que el precitado informe refiere que los planes de vuelo AZN82, AZN304, AZN108, AZN353 y BOV528, fueron transmitidos por el sistema de comunicaciones AMHS, entre las 14:38 y 15:54 UTC, sin que se haya aplicado el procedimiento de aceptación correspondiente, conforme a lo establecido en el Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 4, inc. 4.4.3., Aceptación de Planes de Vuelo, en el presente caso, el vuelo AZN82 despegó de SLLP/SLQR a las 15:49 UTC, sin tener un plan de vuelo aceptado por la oficina de ARO/AIS, en consecuencia sin contar con la información del plan de vuelo en las dependencias ATS.
- iii. Que al respecto, AASANA mediante memorial de 19 de diciembre de 2017, refiere que, no se habrían reportado los planes de vuelo, debido a la caída intempestiva del sistema que ocurrió ese día y que tuvo una duración desde las 14:44 hasta las 15:46 UTC, al efecto adjunta el respectivo Reporte de Parte Diario de Novedades, señalando además que el origen de esa falla en el sistema no se puede atribuir a causas técnicas, operativas o de proveedor.
- iv. Que el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA-0029/2018 H.R. 0311/2018 de 05 de enero de 2018, suscrito por el Jefe de la Unidad ATM/SAR, dependiente de la Dirección de Navegación Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil, refiere que analizados los argumentos y pruebas presentadas por AASANA, se establece técnicamente que: "La formulación de cargos no está dirigida a la no transmisión de planes de vuelo debida a la ausencia del Oficial de AROAIS, ya que en fecha 29 de diciembre de 2016, los planes de vuelo, de los vuelos: AZN82, AZN304, AZN108, AZN353 y BOV528, fueron transmitidos por el sistema de comunicaciones AMHS, entre las 14:38 y 15:54 UTC, sin que se haya aplicado el procedimiento de aceptación correspondiente conforme a lo establecido en el Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 4 inc. 4.4.3 Aceptación de planes de vuelo, por lo antes expuesto se concluye que el argumento presentado por AASANA es desestimado.
- v. Que asimismo, el citado informe realiza un análisis de cada una de las pruebas presentadas por AASANA, conforme el siguiente detalle: -Análisis de la prueba documental 1 presentada por AASANA. Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Comunicaciones presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016, parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.3. "COM OPS 2 ARO AIS" punto 1, reporta efectivamente la caída del sistema entre las 14:44 y 15:46 UTC, pero como ya se determinó en el análisis del argumento de AASANA, no aporta al fondo del caso, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada.- Análisis de la prueba documental 2 presentada por AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016, en su parte 3. "Reporte Operacional", incisos 3.8 "Oficina ARO AIS", reporta que las actividades operacionales de la oficina ARO AIS fueron normales, existiendo una contradicción respecto a la prueba documental 1; sin embargo, como ya se determinó en el análisis del argumento de AASANA no aporta al fondo del Caso, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada.- Análisis de la prueba documental 3 presentada de AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo, esta prueba documental es una copia de la prueba





documental 2, por tanto, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada”.

- vi. Que finalmente el citado informe concluye refiriendo que conforme al análisis técnico realizado a los argumentos y pruebas documentales presentadas por AASANA, no se desvirtuaron los cargos iniciados por la Comisión de Faltas y Sanciones.
 - vii. Que la Comisión de Faltas y Sanciones ha emitido el Informe CFS-0042/2020 DGAC-11954/2020 de 24 de junio de 2020, en base a los descargos presentados por AASANA e informes técnicos emitidos por la Dirección de Navegación Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil, donde concluye que se ha demostrado que en fecha 29 de diciembre de 2016, la atención en la Oficina de Notificación para los Servicios de Tránsito Aéreo del Aeropuerto Internacional de El Alto, no fue de manera continua, existiendo ausencia del funcionario asignado desde horas 14:11 hasta las 15:55 UTC, durante el cual no se aplicaron los procedimientos para la aceptación y tratamiento de los planes de vuelo, extremo que contraviene la (RAB) 91- 245, inciso a) y Capítulo 4.4.4.3., Aceptación de los Planes de Vuelo, incisos (a), (b), (c) y (d) del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03, Segunda Edición, debiendo establecer sanción en contra de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA, conforme lo regulado en el artículo 24, numeral 1 del Reglamento de Faltas y Sanciones, en consecuencia recomienda emitir Resolución Administrativa Sancionadora que establezca como sanción DEG 1000.000 (Un Mil 00/100 Derechos Especiales de Giro).
7. El Director General Ejecutivo a.i. de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de la Navegación Aérea AASANA, habiendo sido notificado en fecha 26 de junio de 2020 con la resolución Administrativa C.F.S. N° 009 de 24 de junio de 2020, interpone Recurso de Revocatoria, mediante memorial de 09 de julio de 2020, bajo los siguientes argumentos: (Fs. 52-72)
- i. Refiere que los documentos presentados en la etapa probatoria, no fueron considerados por la autoridad recurrida, los cuales deben ser analizados nuevamente, en especial el reporté de parte diario de novedades del área de Comunicaciones y Tránsito Aéreo, ya que el Informe Técnico DNA - 0029/2018 H.R. 0311/2016, puntualiza que no se habrían reportado los Planes de Vuelo, argumentando que los cargos son por el incumplimiento a los procedimientos de aceptación al Plan de Vuelo, debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS.
 - ii. Señala que mediante informe YGYE-LP/019/2020, el Jefe de Centro de Navegación Aérea ATCO Miguel Ángel Castillo Ochoa, indica que se procedió a verificar la información remitida a la DGAC, analizando dichos documentos y de acuerdo con el informe YGYE LP/0008/2020, se hace referencia al informe técnico DNA-0029/2018 H.R.0311/2016, el mismo que puntualiza que no se habrían reportado los planes de vuelo, argumentando que los cargos son por el incumplimiento a los procedimientos de aceptación al plan de vuelo, debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS.
 - iii. Aclara que la inasistencia del Oficial de turno se debió a un permiso especial en las inmediaciones del aeropuerto; sin embargo, el puesto no fue dejado sin atención ya que se encontraba otro funcionario de la institución con la competencia para poder recibir, direccionar los planes de vuelo, tal como lo demuestra el Certificado (adjunto) emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil en fecha 10 de febrero de 2017, presentado en la primera remisión de documentación que extrañamente no fue analizado en el proceso de investigación del caso, cabe señalar que el instructor en este proceso de Capacitación es el mismo Inspector que firma DNA-0469/2017 H. R. 9220/2017, por lo que se debería considerar que este funcionario está debidamente habilitado para poder recepcionar, retransmitir y reenviar por los sistemas de mensajería, tal como fue encaminado cada uno de los planes de vuelo presentados hasta que se produjo una caída en el sistema, aspecto que es verificado en los planes de vuelo y la respectiva retransmisión de los mismos en el sistema como lo manifiesta el Parte Diario de Novedades del Centro de Comunicaciones de La Paz, el permiso y la delegación fueron debidamente coordinadas; sin embargo, el Parte Diario de Novedades de Tránsito Aéreo también es observado por la DGAC, el reporte es claro para la Oficina ARO AIS (NML), ya que no existió ningún acontecimiento anómalo en esta Oficina; sin embargo, se evidenció la caída de sistema en la dependencia de Comunicaciones del ARO AIS, quedando pendiente el plan de vuelo de AZN 82, por la caída del sistema que son consecuencias técnicas, operativas



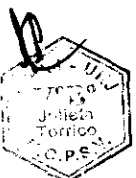


o en su defecto climáticas, señalando que no entiende la falta de conocimiento en la apreciación de la DGAC, con relación a esa insinuación.

- iv. Adjunta los informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó Navegación Aérea de la DGAC, señalando que en los mismos se hace referencia una conversación entre el Operador de Turno de Comunicaciones y el Oficial del ARO AIS, en la documentación enviada no hay una grabación que se verifique una coordinación entre el Operador de turno en comunicaciones con el Especialista ARO AIS, y en ningún momento existió una coordinación grabada del funcionario de Comunicaciones del ARO AIS, ya que la Coordinación se la hace en sala, sin que medie un sistema de comunicación directa, sin embargo hay una conversación (de fondo), en la que se especifica textual (me lo recibes...) continuando con (no lo firmes, no lo sellas... lo Recibes y lo mandas), por lo que asevera que en ningún momento indica que se trata de los planes de vuelo, y que lamenta que en el informe el Inspector asuma que se trata de una recepción de los planes de vuelo, señalando que no se puede aseverar que la coordinación entre dos personas que se escucha de fondo, se presuma parte de un incidente, y le causa extrañeza que la DGAC, realice un proceso solo con presunción de alguna conversación.
- v. Reitera que, "... la inasistencia del Oficial de Turno se debió a un permiso especial en las inmediaciones del Aeropuerto, quedando la atención a cargo de otro funcionario de la Institución con la competencia para poder recibir y direccionar los mismos, tal como lo demuestra el Certificado (adjunto) emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)".
- vi. Señala que en fecha 10 de febrero de 2017, se presentó el Certificado, que de acuerdo a su argumento no habría sido analizado en el proceso de investigación del caso, recalca que el Instructor en este proceso de Capacitación es el mismo que firma el Informe DNA-0469/2017 y Hoja de Ruta H. R. 9220/2017. Reiterando que se debería considerar que ese funcionario está debidamente habilitado para poder recepcionar, retransmitir y reenviar por los sistemas de mensajería, tal como fue encaminado cada uno de los Planes de Vuelo presentados, hasta que se produjo una caída en el Sistema, aspecto que es verificado en los Planes de Vuelo y la respectiva retransmisión de los mismos, como lo manifiesta el Parte Diario de Novedades del Centro de Comunicaciones de La Paz, el permiso y la delegación fueron debidamente coordinadas y que sin embargo, el Parte Diario de Novedades de Tránsito Aéreo también es observado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- vii. El recurrente también refiere que el reporte es claro para la Oficina ARO AIS (NML), ya que no existió ningún acontecimiento anómalo en esta Oficina; sin embargo, se evidenció la caída de Sistema en la dependencia de Comunicaciones del ARO AIS, quedando pendiente el Plan de vuelo de AZN 82, por la caída del sistema que son consecuencias técnicas, operativas o en su defecto climáticas, indicando que no entiende la falta de conocimiento en la apreciación de la DGAC, con relación a la aseveración de desestimación de problema técnico.
- viii. Señala que, en la evaluación de los descargos no se consideró el principio de verdad material, citando como jurisprudencia al Auto Supremo N° 131/2016 y el Auto Supremo N° 225/2015, siendo que la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N°009, no hace referencia a la aplicabilidad de este principio, sin realizar una valoración adecuada de los informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó la Unidad de Navegación Aérea de la DGAC; finalmente, solicitan la REVOCATORIA de la Resolución Administrativa Sancionatoria N° 009, de 24 de junio de 2020.

8. La Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Resolución C.F.S. N° 012 de 10 de agosto de 2020, resuelve el recurso de revocatoria confirmando la Resolución Administrativa C.F.S. N° 009 de 24 de junio de 2020, bajo los siguientes argumentos:

- i. Sobre los puntos uno (1) y dos (2), de los argumentos de AASANA, donde indica que los documentos presentados en la etapa probatoria no habían sido considerados, y pide sean nuevamente analizados, en especial el reporte de parte diario de novedades, del área de Comunicaciones y Tránsito Aéreo, ya que el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA-0029/2018 H.R.0311/2016, puntualiza que no se habrían reportado los Planes de Vuelo, la Resolución de Revocatoria señala que los cargos son por el incumplimiento a los procedimientos de aceptación al Plan de Vuelo, debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS y que de la revisión de la Resolución Administrativa Sancionatoria N° 009 de 24 de junio de 2020, se puede establecer fehacientemente que la misma realiza un análisis y valoración detallada punto por punto de la prueba de descargo





adjuntada al proceso, refiriendo expresamente que, el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, suscrito por el Jefe de la Unidad ATM/SAR, dependiente de la Dirección de Navegación Aérea, realiza un análisis de los descargos presentados por AASANA, señalando lo siguiente: "a) "Primeramente señalar que la formulación de cargos no está dirigida a la no transmisión de planes de vuelo por la caída del sistema, sino al incumplimiento de los procedimientos de aceptación de planes de vuelo debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS, ya que en fecha 29 de diciembre de 2016, los planes de los vuelos: AZN82, AZN304, AZN108, AZN353, y B0V528, fueron transmitidos por el sistema de comunicaciones AMHS, entre las 14:38 y 15:54 UTC, sin que se haya aplicado el procedimiento de aceptación correspondiente conforme a lo establecido en el Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 4, inc. 4.4.3. (sic), Aceptación de Planes de Vuelo, por lo antes expuesto se concluye que el argumento presentado por AASANA es desestimado". b) Asimismo, el citado informe realiza un análisis de cada una de las pruebas presentadas por AASANA, conforme al siguiente detalle:

- Análisis de la prueba documental 1 presentada por AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Comunicaciones presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016, parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.3 "COM OPS 2 ARO AIS" punto 1, reporta efectivamente la caída del sistema entre las 14:44 y 15:46 UTC, pero como ya se determinó en el análisis del argumento de AASANA no aporta al fondo del caso, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada.
 - Análisis de la prueba documental 2 presentada por AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016 en su parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.8 "Oficina ARO AIS", reporta que las actividades operacionales de la Oficina ARO AIS fueron normales, existiendo una contradicción respecto a la prueba documental 1, sin embargo, como ya se determinó en el análisis del argumento de AASANA no aporta al fondo del caso, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada.
 - Análisis de la prueba documental 3 presentada de AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo, esta prueba documental es una copia de la prueba documental 2, por tanto concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada, manifestando finalmente que el Informe Técnico DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, concluye que los argumentos y pruebas documentales presentadas por AASANA, no llegaron a desvirtuar los cargos iniciados por la comisión de faltas y sanciones; siendo que en ninguna parte del descargo mencionó la observación acerca de la falta del Plan de Mantenimiento en el Aeródromo "ORIEL LEA PLAZA".
- ii. Señala que en ese contexto, conforme a las atribuciones establecidas en el numeral 9 del Artículo 38 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150, de 24 de junio de 2004 (vigente al momento del hecho), la Comisión de Faltas y Sanciones, designada mediante Resolución Administrativa N° 002, de 03 de enero de 2020, emitió el Informe CFS-0042/2020 - DGAC-11954/2020, de 24 de junio de 2020, en el cual realizan un análisis y valoración de todos los antecedentes, informes (incluido el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018), pruebas de descargo y etapas del proceso administrativo sancionador, concluyendo que se ha demostrado que en fecha 29 de diciembre de 2016, la atención en la Oficina de Notificación para los Servicios de Tránsito Aéreo del Aeropuerto Internacional de El Alto, no fue de manera continua, existiendo ausencia del funcionario asignado desde horas 14:11 hasta las 15:55 UTC, durante el cual no se aplicó los procedimientos para la aceptación y tratamiento de los planes de vuelo, extremo que contraviene la RAB 91.245, inciso a), y al Capítulo 4.4.4.3, Aceptación de los Planes de Vuelo, incisos (a), (b), (c) y (d) del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03 Segunda Edición, debiéndose establecer sanción en contra de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea "AASANA", conforme lo regulado en el Artículo 24, numeral 1, del Reglamento de Faltas y Sanciones; recomendando al Director Ejecutivo Interino de la entidad, emita Resolución Administrativa resolviendo sancionar a AASANA; de lo anotado se evidencia el cumplimiento estricto al procedimiento administrativo sancionatorio, asimismo a los principios y garantías del debido proceso y el derecho a la defensa, quedando





plenamente demostrado que la Dirección General de Aeronáutica Civil, al momento de emitir la Resolución Administrativa impugnada, ha valorado punto por punto la prueba de descargo presentada por AASANA.

iii. Respecto a los Puntos 3, 5 y 6, en relación a la inasistencia del Oficial de Turno, debido a un permiso especial en las inmediaciones del Aeropuerto, quedando la atención a cargo de otro funcionario de la Institución con la competencia para poder recibir y direccionar los mismos, tal como lo demuestra el Certificado (que adjuntan) emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), remitido según AASANA en fecha 10 de febrero de 2017, documentación que refieren no fue analizada en el proceso de investigación del caso, señalando que el Instructor en este Proceso de Capacitación es el mismo que firma el Informe DNA-0469/2017 y H.R. 9220/2017, por lo que se debería considerar que este funcionario está debidamente habilitado para poder recepcionar, retransmitir y reenviar por los sistemas de mensajería, tal como fue encaminado cada uno de los Planes de Vuelo presentados, hasta que se produjo una caída en el Sistema, puntualiza:

- Respecto a que AASANA, refiere que en fecha 10 de febrero de 2017, hubiese remitido el certificado emitido por el INAC, que acredita que el funcionario que quedo a cargo de la oficina ARO AIS, tenía la suficiente competencia y habilitación; al respecto conforme se evidencia en obrados, el presente proceso administrativo sancionatorio fue iniciado mediante auto inicial de formulación de cargos de fecha 24 de noviembre de 2017, por lo que cronológicamente resulta imposible que el citado certificado se hubiera presentado con anterioridad al inicio del proceso.
- Conforme se evidencia en obrados, en fecha 19 de diciembre de 2017, AASANA respondió y presento descargos al Auto Inicial de Formulación de Cargos, de 24 de noviembre de 2017, memorial ingresado con Hoja de Ruta 38151, en la que se verifica que adjuntó cinco (5) fojas, en las cuales no se encuentra el certificado emitido por el INAC, que ahora la entidad procesada pretende hacer valer como prueba, siendo que no cursa en antecedentes y que no fue presentado como descargo en el plazo establecido en el Parágrafo iii del Artículo 47 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo; no correspondiendo mayor análisis siendo que el documento no es parte del proceso. Haciendo mención que en materia administrativa, las resoluciones pronunciadas por la administración pública deben ser fundamentadas, respecto a las pretensiones y fundamentaciones que el administrado haya invocado dentro del proceso administrativo sancionatorio y que en ese contexto, la administración pública no debe olvidar que, todo acto administrativo debe regirse en el marco del principio de congruencia, debido proceso y derecho a la petición, que, en materia administrativa, implica que las resoluciones pronunciadas por la administración pública deben ser fundamentadas, respecto a las pretensiones y fundamentaciones que el administrado haya invocado dentro del proceso administrativo sancionatorio.

iv. Sobre lo argumentado por AASANA respecto al Punto 4, en relación al informe suscrito por la Dirección de Navegación Aérea que adjunta, donde refiere que le causa extrañeza que la DGAC, realice un proceso solo con presunción de alguna conversación; manifiesta que de la revisión íntegra del auto inicial de formulación de cargos, la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 009, de 24 de junio de 2020, y de todos los antecedentes que forman parte del proceso administrativo sancionatorio, se puede establecer y verificar que lo alegado por AASANA no forma parte de los fundamentos que hacen la resolución impugnada. Al respecto, la administración pública no debe olvidar que todo acto administrativo debe regirse en el marco del principio de congruencia, debido proceso y derecho a la petición.

Señalando que 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 o fundamentación presentada por el administrado, debiendo guardar estrecha relación los hechos imputados y la resolución final; a través de la motivación, elemento objetivo del acto administrativo, la Administración deberá plasmar las razones de hecho y de derecho que la determinaron e indujeron a adoptar su decisión, la revisión de la motivación en el acto impugnado, resulta vital para el examen de la legalidad del acto que se adversa; en ese contexto, el tratadista Jorge Enrique Romero Pérez en su libro Derecho Administrativo General, refiriéndose al Principio de Congruencia expresa que es la correlación entre acusación y prueba y sentencia, en virtud de que esta última tiene que fundamentarse en los hechos discutidos y pruebas recibidas en el proceso, asimismo complementa que



una dimensión importante del principio de congruencia es además de circunstanciada motivación de la sentencia señalando y justificando especialmente los medios de convicción en los que se sustenta y los que desecha.

- v. En lo que corresponde a los argumentos expuestos en el Punto 7, respecto a que no existió ningún acontecimiento anómalo, sin embargo, se evidenció la caída de Sistema en la dependencia de Comunicaciones del ARO AIS, quedando pendiente el Plan de vuelo de AZN 82, por la caída del sistema que son consecuencias técnicas, operativas o en su defecto climáticas. La Resolución de Revocatoria Indica que el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, señala que, "... la formulación de cargos no está dirigida a la no transmisión de planes de vuelo por la caída del sistema, sino al incumplimiento de los procedimientos de aceptación de planes de vuelo debida a la ausencia del Oficial de ARO AIS, ya que en fecha 29 de diciembre de 2016, los planes de vuelo de los vuelos: AZN82, AZN304, AZN108, AZN353 y BOV528, fueron transmitidos por el sistema de comunicaciones AMHS, entre las 14:38 y 15:54 UTC, sin que se haya aplicado el procedimiento de aceptación correspondiente conforme a lo establecido en el Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 4, inc. 4.4.3, Aceptación de planes de vuelo"; manifestando también que el citado Informe refiere que el Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Comunicaciones presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016, parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.3 "COM OPS 2 ARO AIS" punto 1, reporta efectivamente la caída del sistema entre las 14:44 y 15:46 UTC, pero como ya se determinó este aspecto no aporta al fondo del caso y que el Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016 en su parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.8 "Oficina ARO AIS", reporta que las actividades operacionales de la Oficina ARO AIS fueron normales, existiendo una contradicción respecto al otro reporte señalado.
- vi. En relación al argumento del Punto 8, respecto a que no se aplicó el principio de verdad material, el inciso d) de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, la Resolución de Revocatoria manifiesta que la administración pública investigara la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil, en ese contexto se debe entender que en el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas, manifestando que existen tres elementos constitutivos que hacen al principio de verdad material:

La Autoridad Administrativa, como el responsable de verificar Plenamente los hechos que sirven de motivo para sus decisiones, el concepto de "autoridad administrativa" es más restrictivo, pues solamente responde a aquellos funcionarios que tienen potestades decisorias, esto es, de dictar actos resolutivos; sin embargo, esto no disminuye las capacidades para que dicho funcionario imparta instrucciones a su personal, a efectos de que en cada etapa del procedimiento administrativo se proceda internamente a verificar los hechos y documentos presentados en la etapa probatoria; en el presente caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil (autoridad administrativa), con la emisión del Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, se evidencia el trabajo de comprobación, análisis y valoración de pruebas de descargo que ha realizado la DGAC.

Primacía de la verdad de los hechos, los hechos son los que priman ante las simples argumentaciones, los cuales deben ser materia de probanza y en dicha etapa los hechos deben ser verificados antes que la autoridad administrativa tome una decisión en el caso concreto, asimismo, el principio de verdad material conlleva implícito el principio de "presunción de veracidad", lo que conlleva el deber de actuación del administrado durante toda la etapa probatoria, cuya eficiencia se aprecia en la decisión administrativa, en el presente caso el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, ha realizado un análisis pormenorizado de todas las pruebas presentadas por AASANA, concluyendo que estas no desvirtúan los cargos por los cuales se dio inicio al proceso en análisis.

Verdad de los hechos e interés público, el principio de verdad material no impone un deber de actuación que haga más complicada la actividad administrativa estatal, sino





preponderar los alcances del interés público, respecto de los intereses privados o individuales, cuando los contenidos de éstos últimos coinciden realmente con el primero, se concluirá que los actos resolutiveos estatales no agravarán la situación de otros potenciales receptores de similares beneficios o reconocimientos, pues en todo caso, la respectiva resolución administrativa se habrá ajustado a la verdad y al Derecho, la importancia de la labor de la Comisión de Faltas y Sanciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se rige en lograr desde sus atribuciones, el cumplimiento de las funciones de la Autoridad de Aeronáutica Civil, respecto a su labor de fiscalizar, inspeccionar y controlar que las actividades aéreas en el Estado, se desarrollen en cumplimiento estricto a la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, en ese contexto la Resolución Administrativa N° 009, de 24 de junio de 2020, deriva de un proceso administrativo sancionatorio, tramitado en cumplimiento estricto a las normas aplicables, que como resultado ha evidenciado la vulneración por parte de AASANA al Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03 Segunda Edición, manifestando al final que en ese contexto, conforme al análisis realizado al Principio de Verdad Material y sus elementos constitutivos, se evidencia que la tramitación del presente proceso ha cumplido con la aplicación de todos los principios y normas que rigen el procedimiento administrativo sancionatorio, desvirtuando los fundamentos planteados por AASANA.

i) Habiendo sido notificado en fecha 14 de agosto de 2020, con la Resolución Administrativa C.F.S. N° 012, que resuelve el Recurso de Revocatoria, el Director General Ejecutivo a. i. de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea, AASANA, mediante memorial de fecha 31 de agosto de 2020, presenta recurso jerárquico, argumentando los siguientes aspectos:

- i. Indica que de los documentos presentados en la etapa probatoria, no fueron considerados por la autoridad recurrida, los cuales deben ser analizados nuevamente en especial el Reporte de Parte Diario de Novedades del Área de Comunicaciones y Tránsito Aéreo, ya que el Informe Técnico DNA-0029/2018 H.R. 0311/2016, puntualiza que no se habrían reportado los Planes de Vuelo, argumentando que los cargos son por el incumplimiento a los procedimientos de aceptación al Plan de Vuelo, debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS.
- ii. Señala que mediante Informe YGYE-LP/019/2020, el Jefe de Centro de Navegación Aérea ATCO Miguel Ángel Castillo Ochoa, indica que se procedió a verificar la información remitida a la DGAC, analizando dichos documentos y de acuerdo con el Informe Técnico DNA-0029/2018 H.R.0311 /2016, el mismo que puntualiza que no se habrían reportado los planes de vuelo, argumentando que los cargos son por el incumplimiento a los procedimientos de aceptación al plan de vuelo, debido a la ausencia del Oficial ARO AIS.
- iii. Aclara que la inasistencia del Oficial de Turno, se debió a un permiso especial en las inmediaciones del aeropuerto; sin embargo, el puesto no fue dejado sin atención ya que se encontraba otro funcionario de la institución con la competencia para poder recibir, direccionar los planes de vuelo, tal como lo demuestra el Certificado (adjunto) emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil en fecha 10 de febrero de 2017, presentado en la primera remisión de documentación que extrañamente no fue analizado en el proceso de investigación del caso, además señala que el instructor en ese proceso de capacitación es el mismo Inspector que firma DNA-0469/2017 H. R. 9220/2017, por lo que se debería considerar que este funcionario está debidamente habilitado para poder recepcionar, retransmitir y reenviar por los sistemas de mensajería, tal como fue encaminado cada uno de los planes de vuelo presentados hasta que se produjo una caída en el sistema, aspecto que es verificado en los planes de vuelo y la respectiva retransmisión de los mismos en el sistema como lo manifiesta el Parte Diario de Novedades del Centro de Comunicaciones de La Paz, el permiso y la delegación fueron debidamente coordinadas; sin embargo, el Parte Diario de Novedades de Tránsito Aéreo también es observado por la DGAC, el reporte es claro para la Oficina ARO AIS (NML), ya que no existió ningún acontecimiento anómalo en esta Oficina, sin embargo, se evidenció la caída de sistema en la dependencia de Comunicaciones del ARO AIS, quedando pendiente el plan de vuelo de AZN 82, por la caída del sistema que son consecuencias técnicas, operativas o en su defecto climáticas, por lo que no entendemos la falta de conocimiento en la apreciación de la DGAC, con relación a esta insinuación.





- iv. Manifiesta que se adjuntaron los informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó Navegación Aérea de la DGAC, señalando que en los mismos se hace referencia una conversación entre el Operador de Turno de Comunicaciones y el Oficial del ARO AIS, en la documentación enviada no hay una grabación que se verifique una coordinación entre el Operador de Turno en comunicaciones con el Especialista ARO AIS, y en ningún momento existió una coordinación grabada el funcionario de Comunicaciones del ARO AIS, ya que la Coordinación se la hace en sala, sin que medie un sistema de comunicación directa; sin embargo, hay una conversación (de fondo), en la que se especifica textual "me lo recibes..." continuando con (no lo firmes, no lo sellas... lo Recibes y lo mandas), por lo que asevera que en ningún momento indica que se trata de los planes de vuelo, y que lamenta que en el informe el Inspector asuma que se trata de una recepción de los planes de vuelo, señalando que no se puede aseverar que la coordinación entre dos personas que se escucha de fondo, se presuma parte de un incidente, y le causa extrañeza que la DGAC, realice un proceso solo con presunción de alguna conversación."
- v. Reitera que, "... la inasistencia del Oficial de Turno se debió a un permiso especial en las inmediaciones del Aeropuerto, quedando la atención a cargo de otro funcionario de la Institución con la competencia para poder recibir y direccionar los mismos, tal como lo demuestra el Certificado (adjunto) emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)".
- vi. Señala que en fecha 10 de febrero de 2017, se presentó el Certificado, que de acuerdo a su argumento no habría sido analizado en el proceso de investigación del caso, recalca que el Instructor en este proceso de Capacitación es el mismo que firma el Informe DNA-0469/2017 y Hoja de Ruta H. R. 9220/2017. Reiterando que se debería considerar que este funcionario está debidamente habilitado para poder recepcionar, retransmitir y reenviar por los sistemas de mensajería, tal como fue encaminado cada uno de los Planes de Vuelo presentados, hasta que se produjo una caída en el Sistema, aspecto que es verificado en los Planes de Vuelo y la respectiva retransmisión de los mismos, como lo manifiesta el Parte Diario de Novedades del Centro de Comunicaciones de La Paz, el permiso y la delegación fueron debidamente coordinadas y que sin embargo, el Parte Diario de Novedades de Tránsito Aéreo también es observado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- vii. Reitera que el reporte es claro para la Oficina ARO AIS (NML), ya que no existió ningún acontecimiento anómalo en esta Oficina; sin embargo, se evidenció la caída de Sistema en la dependencia de Comunicaciones del ARO AIS, quedando pendiente el Plan de vuelo de AZN 82, por la caída del sistema que son consecuencias técnicas, operativas o en su defecto climáticas, por lo que no entendemos la falta de conocimiento en la apreciación de la DGAC, con relación a la aseveración de desestimación de problema técnico.
- viii. Señala que, en la evaluación de los descargos no se consideró el principio de verdad material, citando como jurisprudencia al Auto Supremo N° 131/2016 y el Auto Supremo N° 13172016 y 225/2015, siendo que la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 009, no hace referencia a la aplicabilidad de dicho principio, sin realizar una valoración adecuada de los informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó la Unidad de Navegación Aérea de la DGAC; finalmente, solicitan la REVOCATORIA de la Resolución Administrativa Sancionatoria N° 012, de 10 de agosto de 2020, y declarando la inexistencia de la vulneración de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) 91.245, inciso a) y Capítulo 4.4.4.3., Aceptación de los Planes de Vuelo, incisos a), b), c) y d), del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM01/03, decretando el ARCHIVO DE OBRADOS.

9. Mediante nota DJ-0960/2020 DGAC/002052/2020, en fecha 07 de septiembre de 2020, el Director Ejecutivo a.i. de la Dirección General de Aeronáutica Civil, remite antecedentes del Recurso Jerárquico al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. (Fs. 91).
10. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, emite el Auto de Radicatoria N° RJ/AR-038/2020 de 15 de septiembre de 2020, debidamente notificado a las partes, según cursan antecedentes. (Fs. 92-94).





11. A través de memorial presentado el 25 de septiembre de 2020, el Director Ejecutivo a.i. de la Dirección General de Aeronáutica Civil AASANA, hace conocer que su memorial fue presentado por medio de correo electrónico, debido a que la Dirección General de Aeronáutica Civil, se encontraba cerrada por cuarentena, adjuntando copia simple de la remisión por correo electrónico.

CONSIDERANDO:

Que a través del Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 066/2021, 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 el Director Ejecutivo a.i. de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA contra la Resolución Revocatoria C.F.S. N° 012 de 10 de agosto de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil y en consecuencia revocar totalmente la misma.

CONSIDERANDO:

Que el numeral 6 del párrafo I del Artículo 175 de la misma norma suprema, 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.

Que el párrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado establece que el Estado garantiza el derecho al debido proceso y a la defensa.

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 regirá sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso.

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.

Que el artículo 30 de la misma disposición en el inciso d) establece 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.

Que 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.

Que el párrafo I del Artículo 5 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo señala que los órganos administrativos tendrán competencia para conocer y resolver un asunto administrativo cuando éste emane, derive o resulte expresamente de la Constitución Política del Estado, las leyes y las disposiciones reglamentarias" y el párrafo II del mismo artículo, establece la competencia atribuida a un órgano administrativo es irrenunciable, inexcusable y

Handwritten mark



Handwritten mark





de ejercicio obligatorio y sólo puede ser delegada, sustituida o avocada conforme a lo previsto en la presente Ley.

Que el párrafo I del Artículo 17 de la referida Ley, dispone que la Administración Pública está obligada a dictar resolución expresa en todos los procedimientos, cualquiera que sea su forma de iniciación.

Que el párrafo I del Artículo 51 de la indicada Ley N° 2341, determina que el procedimiento administrativo terminará por medio de una resolución dictada por el órgano administrativo competente, salvando los recursos establecidos por Ley.

Que el párrafo IV del artículo 66 de la misma normativa, dispone que la autoridad competente para resolver los recursos jerárquicos será la máxima autoridad ejecutiva de la entidad o la establecida conforme a reglamentación especial

Que los numerales 6 y 22 del artículo 14 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009, de Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, establecen entre las atribuciones de las Ministras y Ministros del Órgano Ejecutivo, en el marco de las competencias asignadas al nivel Central en la Constitución Política del Estado, la facultad de resolver en última instancia todo asunto administrativo que corresponda al Ministerio y de emitir resoluciones ministeriales, así como bi-ministeriales y multi-ministeriales en coordinación con los Ministros que correspondan, en el marco de sus competencias.

Que mediante Decreto Presidencial N° 4389 de 9 de noviembre de 2020, el señor Presidente Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia, designó al ciudadano Edgar Montaña Rojas como Ministro de Obras Publicas Servicios y Vivienda.

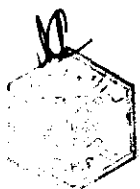
CONSIDERANDO:

Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos, los argumentos expuestos por la recurrente, la normativa desarrollada y lo expuesto en el Informe Jurídico N° INF/MOPSV/DGAJ N° 066/2021, se tiene las siguientes consideraciones:

1. Se advierte que el Recurrente tanto en su Recurso de Revocatoria como Jerárquico, manifiesta que los documentos presentados en la etapa probatoria, no fueron considerados por la autoridad recurrida, los cuales deben ser analizados nuevamente, en especial el reporté de parte diario de novedades del área de Comunicaciones y Tránsito Aéreo, ya que el Informe Técnico DNA - 0029/2018 H.R. 0311/2016, puntualiza que no se habrían reportado los Planes de Vuelo, argumentando que los cargos son por el incumplimiento a los procedimientos de aceptación al Plan de Vuelo, debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS.

Al efecto, de la lectura a la Resolución de Revocatoria, se evidencia que la misma hace referencia a lo determinado en el Informe Técnico de Valoración de Descargos DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, suscrito por el Jefe de la Unidad ATM/SAR, dependiente de la Dirección de Navegación Aérea, quien habiendo realizado el análisis de los descargos presentados por AASANA, indicó que la formulación de cargo no está dirigida a la **no transmisión de planes de vuelo por la caída del sistema, sino al incumplimiento de los procedimientos de aceptación de Planes de Vuelo debido a la ausencia del Oficial de ARO AIS**, ya que en fecha 29 de diciembre de 2016, los planes de los vuelos: AZN82, AZN304, AZN108, AZN353, y B0V528, fueron transmitidos por el sistema de comunicaciones AMHS, entre las 14:38 y 15:54 UTC, sin que se haya aplicado el procedimiento de aceptación correspondiente conforme a lo establecido en el Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 4, inc. 4.4.3, Aceptación de planes de vuelo.

Señala además que el citado informe realiza un análisis de cada una de las pruebas presentadas por AASANA, donde indica que la prueba documental 1 presentada por AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Comunicaciones presentado





por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016, parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.3 "COM OPS 2 ARO AIS" punto 1, reporta efectivamente la caída del sistema entre las 14:44 y 15:46 UTC, pero como ya se determinó en el análisis del argumento de AASANA no aporta al fondo del caso, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada. Prueba documental 2 presentada por AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo presentado por AASANA de fecha 29 de diciembre de 2016 en su parte 3. "Reporte Operacional", inciso 3.8 "Oficina ARO AIS", reporta que las actividades operacionales de la Oficina ARO AIS fueron normales, existiendo una contradicción respecto a la prueba documental 1, sin embargo, como ya se determinó en el análisis del argumento de AASANA no aporta al fondo del caso, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada. Prueba documental 3 presentada de AASANA: Reporte de Parte Diario de Novedades Sección Tránsito Aéreo, esta prueba documental es una copia de la prueba documental 2, por tanto, concluye técnicamente que la prueba documental presentada por AASANA es desestimada.

Al respecto, si bien la Resolución del Recurso de Revocatoria, evidentemente hace referencia a lo expuesto en el Informe Técnico DNA - 0029/2018 H.R. 0311/2016, la misma no realiza el análisis correspondiente entre los argumentos presentados por el recurrente y lo expuesto en el citado informe, toda vez que el recurrente hace referencia a que el motivo por el que no se había reportado los Planes de Vuelo, se debió a la caída intempestiva del sistema (aspecto corroborado por el citado informe), el cual señala que la observación no se refiere al reporte de los planes de vuelo sino al procedimiento para su aceptación; sin embargo, la Resolución de Revocatoria no toma en cuenta que dicho informe **no especifica si la caída del sistema afectaba o no** el procedimiento de aceptación de planes de vuelo y además si la aceptación de planes de vuelo, se efectúa mediante dicho sistema, toda vez que de la hora señalada en el citado informe (14:38 – 15:54) y lo indicado por el recurrente (14:44 – 15:46) se advierte una leve variación, aspecto que debe ser considerado por la autoridad recurrida.

2. Asimismo, tanto en el recurso de revocatoria como en el recurso jerárquico, el recurrente refiere que el puesto no fue dejado sin atención, ya que se encontraba otro funcionario de la institución con la competencia para recibir y direccionar la recepción, haciendo mención a un Certificado emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC).

Al efecto, se advierte que la resolución de revocatoria no hace ningún análisis sobre la existencia y permisibilidad o no de la delegación efectuada a otro funcionario, tal como señala el recurrente.

3. De igual manera, en relación al Certificado emitido por el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), se advierte que la Resolución de Revocatoria, manifiesta que el proceso administrativo sancionatorio fue iniciado mediante Auto Inicial de Formulación de Cargos de fecha 24 de noviembre de 2017, por lo que cronológicamente resulta imposible que el citado certificado se hubiera presentado con anterioridad al inicio del proceso.

Asimismo indica que conforme se evidencia en obrados, en fecha 19 de diciembre de 2017, AASANA respondió y presentó descargos al Auto Inicial de Formulación de Cargos, de 24 de noviembre de 2017, memorial ingresado con Hoja de Ruta 38151, en la que se verifica que adjuntó cinco (5) fojas, en las cuales no se encuentra el certificado emitido por el INAC, que ahora la entidad procesada pretende hacer valer como prueba, siendo que no cursa en antecedentes y que no fue presentado como descargo en el plazo establecido en el Parágrafo III del Artículo 47 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo; no correspondiendo mayor análisis siendo que el documento no es parte del proceso.



En atención a lo expresado y de la revisión a los antecedentes del recurso jerárquico, se advierte que la Resolución de Revocatoria no es clara al expresar lo indicado, toda vez que no existe certidumbre respecto a si existió un periodo de investigación previo a la emisión del Auto Inicial de Formulación de Cargos que data del 24 de noviembre de 2017 y del Informe Técnico DNA-0520/ 2017 H.R. 10326/2017, emitido por el Jefe de Unidad ATM/SAR, tomando en cuenta que los hechos datan de diciembre de 2016, aspecto que debe ser considerado al momento de efectuar la resolución de revocatoria.

4. Manifiesta, que finalmente el Informe Técnico DNA 0029/2018 H.R. 0311/2018, de 05 de enero de 2018, concluye que los argumentos y pruebas documentales presentadas por AASANA, no llegaron a desvirtuar los cargos iniciados por la comisión de faltas y sanciones; siendo que en ninguna parte del descargo mencionó la observación acerca de la falta del Plan de Mantenimiento en el Aeródromo "ORIEL LEA PLAZA", situación que también debe ser aclarada por la autoridad recurrida al momento de emitir su resolución con la finalidad de que la resolución guarde claridad.
5. Que según los aspectos descritos, se obtiene que la Resolución Administrativa que resuelve el Recurso de Revocatoria N° 012 de 10 de agosto de 2020, no traduce de manera completa y cabal, dentro el contexto de los antecedentes las razones y motivos que le llevaron a tomar una decisión, ni cuenta con la debida claridad y precisión respecto a los argumentos manifestados por el recurrente. En consecuencia, se observa que no cuenta con uno de los elementos esenciales como es la motivación.
6. 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 (...)". (Las negritas y subrayado no forman parte del texto).

En ese sentido el principio de la motivación de los Actos administrativos, implica que la Administración Pública debe motivar 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, el principio de motivación 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.

7. En tal sentido y considerando que la garantía del debido proceso, comprende entre uno de sus elementos la exigencia de la motivación de las resoluciones, es necesario que la autoridad recurrida considere los argumentos expuestos.
8. En consideración a todo lo señalado y sin que amerite ingresar en el análisis de otros argumentos planteados por el recurrente en el marco del inciso b) del artículo 124 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27113, corresponde aceptar el Recurso Jerárquico, interpuesto por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA y, en consecuencia, disponer la





REVOCATORIA de la Resolución que resuelve el Recurso de Revocatoria C.F.S. N° 012 de 10 de agosto de 2020.

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 ejercicio de sus atribuciones,

RESUELVE:

PRIMERO.- Aceptar el Recurso Jerárquico interpuesto por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA, y en consecuencia revocar la Resolución Administrativa N° C.F.S. N° 012 de 10 de agosto de 2020 emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

SEGUNDO.- Instruir a la Dirección General de Aeronáutica civil, resolver el recurso de revocatoria interpuesto por AASANA contra la Resolución Administrativa Sancionatoria Sancionatoria CFS N° 009, conforme a los criterios de adecuación a derecho expuestos en el presente acto.

TERCERO.- Instruir al funcionario responsable de la Dirección General de Asuntos Jurídicos, practicar las diligencias de notificación correspondientes con la presente Resolución de Recurso Jerárquico.

Comuníquese, regístrese, y archívese.


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

