



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°

108

La Paz, 28 ABR. 2021

VISTOS: El Recurso Jerárquico interpuesto por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", contra la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

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

1. Mediante Auto Inicial de Formulación de Cargos "CASO C.F.S. N° 031/2019" de 02 de junio de 2020, la Comisión de Faltas y Sanciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dispone: *"Iniciar cargos en contra de la Organización de Mantenimiento Aprobada OMA "BoAMM", con certificado N° N-014, por existir en su contra indicios de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, Sección 145.350 Informes Sobre Fallas, casos de mal funcionamiento y defectos; al no haber informado a la DGAC, sobre las rajaduras de ambas alas de la aeronave con Matrícula CP-2851 (condición no aeronavegable, evidenciada en fecha 11 de enero del 2019), pudiendo ser sujeto a sanción conforme lo establecido en el artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150, de 24 de junio de 2004."* (fojas 68 a 72)

2. Mediante Memorial presentado en fecha 26 de junio de 2020, Carlos Eduardo Scott Moreno en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", responde y formula descargos. (fojas 75 a 76)

3. Mediante Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022, de 20 de octubre de 2020, la Dirección General de Aeronáutica Civil, resuelve: *"Sancionar a la Organización de Mantenimiento Aprobada OMA BoAMM, con la suma de DEG300,00 (Trescientos 00/100 Derechos Especiales de Giro), por haber vulnerado la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, Sección 145.350, Informes Sobre Fallas, casos de mal funcionamiento y defectos; al no haber informado a la DGAC, sobre las rajaduras de ambas alas de la aeronave con Matrícula CP-2851 (condición no aeronavegable), evidenciada en fecha 11 de enero de 2019, hecho que se adecua a las prescripciones establecidas en el Artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150, de 24 de junio de 2004, vigente al momento del hecho."* (fojas 95 a 99)

4. Por memorial de fecha 06 de noviembre de 2020, Carlos Eduardo Scott Moreno en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", presentó recurso de revocatoria en contra la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022, de 20 de octubre de 2020, exponiendo los siguientes agravios (fojas 104 a 106):

"En primer lugar que la RAB 145.350 refiere a la obligación de cumplimiento de informar a la DGAC por parte de la OMA, cuando se adviertan fallas, casos de mal funcionamiento y defectos condicionando que dicha información se efectiva siempre y cuando una aeronave o componente de aeronave pueda poner en peligro la aeronave. Su autoridad podrá advertir con total certeza, que la RAB 145.350 tiene varios elementos que componen dicha norma, siendo estos los siguientes: - Obligación del explotador de informar a la DGAC, si se advierten fallas y/o mal funcionamiento. - Información debe ser conforme lo instruido por la DGAC, - La Información debe ser enviada en el plazo no mayor a 3 días calendario, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable..., etc. Las condiciones obligaciones descritas precedentemente, para su efectivo cumplimiento requieren de un componente mandatorio, necesario y obligatorio, señalando la siguiente: "siempre y cuando una aeronave o componente de aeronave pueda poner en peligro la aeronave".

Al presente y en lo que toca al tema en cuestión, Boliviana de Aviación rechazó el inicio de



la supuesta contravención por no ajustarse a derecho, ya que la aeronave CRJ con matrícula CP-2851 al estar estacionada o puesta a tierra, de ninguna manera pondría en peligro a la aeronave o sus componentes, debido a que no está cumpliendo operaciones de navegación aérea, en consecuencia, no correspondería que BoA utilice formulario para informar a la DGAC en un plazo perentorio de 3 días, dicha información deberá ser efectiva cuando una aeronave o componente de aeronave pueda poner en peligro la aeronave, situación que no se ha presentado en el presente, por lo tanto, no corresponde inicio ni continuación del presente proceso.”

“Una situación que llama la atención y que ponen de manifiesto es que la DGAC a tiempo de emitir el Auto de formulación de cargos (CASO 031/2019 C.F.S.) de fecha 02 de junio de 2020, afirma que BoA ha vulnerado la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145.350, afirmación que contraviene el parágrafo I del artículo 116 de la Constitución Política del Estado, toda vez que dicha actuación procedimental administrativa presume la culpabilidad antes que la inocencia del administrado. Refiere que en tal sentido, si la DGAC afirma la culpabilidad del operador BoA, no tiene razón ni sentido formular cargos sabiendo cual será el resultado final del presente proceso administrativo.

Indica que la presente afirmación se encuentra reiterada en la Resolución Administrativa Sancionatoria N° 022 de 20 de octubre de 2020 en su parte resolutive primera (Materia del presente recurso) por lo tanto se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia, y el acceso a la doble instancia, condenando a BoA sin antes haber sido escuchado y vencidos en proceso previo”

“Por otra parte, la DGAC en su Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020 dispone emitir una sanción DEG 300.00 (Trescientos Derechos Especiales de Giro) teniendo como base la supuesta vulneración al Artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones el cual transcribe, señalando que una lectura simple de la norma transcrita en el acápite que antecede, de ninguna manera se adecua a una tipificación sancionadora conforme entiende de manera forzada la DGAC, toda vez que adolece del elemento importante “La puesta en peligro a la aeronave”, en tal sentido no corresponde disponer sanción pecuniaria sobre el presente caso.

Por otra parte, no advertimos una calificación sancionadora de los hechos en la proporción de una supuesta contravención, en tal sentido; al no tener la identidad de la sanción calificada como conducta contraventora, la DGAC ha ingresado dentro el campo del libre arbitrio vulnerando el principio de proporcionalidad en consecuencia el Derecho a la Seguridad Jurídica y otros derechos análogos.

Al respecto la Ley 2341 de Procedimiento Administrativo en sus artículos 72 y 73, disponen que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa, si bien su Reglamento de Faltas y Sanciones puede contemplar la imposición de sanciones pecuniarias, no es menos cierto que no cumple lo establecido en el Artículo 73 de la misma Ley, toda vez que esta norma prevé en su parágrafo II, que solo podrán imponerse aquellas sanciones administrativas expresamente establecidas en las leyes y disposiciones reglamentarias en efecto, no advertimos que sanción debe imponerse a cierto tipo de contravención.

En consecuencia, corresponde dejar saber a su autoridad que los supuestos elementos en los que la DGAC basa o justifica su pretendida sanción económica a BoA, son totalmente subjetivos y de libre arbitrio, por lo tanto, nos corresponde rechazarlos por lo siguiente: Las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa... (Artículo 72 de la Ley N° 2341)

Por otra parte corresponde atender otro aspecto del principio de legalidad que se conoce como principio de Taxatividad, esto es, de los tres aspectos clásicos de una de las formulaciones del principio de legalidad:

- a) La prohibición de retroactividad (Nullumcrimen sine lege previa)
- b) La reserva de Ley (Nullum crimen sine legescripta)
- c) La exigencia de certeza o determinación (Nullumcrimen sine legestricta o sine legecerta), al presente nos referiremos solamente al tercero.

El principio de Taxatividad exige la formulación en términos precisos de los supuestos de hecho de las normas penales y/o infracciones. Por ello, serán contrarias al principio de Taxatividad aquellas normas que configuran los presupuestos de hecho de manera abierta,



difusa, discrecional o indeterminado, quedando en poder de los jueces regular efectivamente los supuestos; así lo ha establecido la Sentencia Constitucional 0034/2006, por lo que, la C.F.S. de la DGAC al establecer el monto económico de DEG's 300.00 (trescientos DEG) de manera subjetiva a su simple arbitrio de manera abierta, difusa y discrecional, está vulnerando también el principio de taxatividad. En consecuencia una vez más se advierte y demostrarían la vulneración de Derechos y Principios Constitucionales en los que ésta incurriendo la DGAC."

5. Mediante Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031, de 30 de noviembre de 2020, la Dirección General de Aeronáutica Civil, confirmo en todas sus partes la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022, de 20 de octubre de 2020, de acuerdo al siguiente análisis (fojas 117 a 123):

"1. Al Punto 1. Al respecto la Resolución Administrativa Sancionatoria N° C.F.S. 022 de 20 de octubre de 2020, es clara en establecer que "...la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145, Sección 145.350, no condiciona la obligatoriedad de notificación de casos de fallas, mal funcionamiento o defectos al hecho de que las aeronaves se hallen en línea de vuelo o que casualmente hayan estado en tierra a momento de descubrir la falla, por lo tanto el hecho de que la aeronave se haya encontrado en tierra a momento de descubrir la falla no es relevante en lo que respecta al requisito reglamentario", de lo que se establece que el argumento presentado por la OMA BoAMM, ha sido debidamente fundamentado, no correspondiendo ingresar en mayores detalles.

2. Al Punto 2. Al respecto el Numeral I, del Artículo 116 de la Constitución Política del Estado, establece que "Se garantiza la presunción de inocencia. Durante el proceso en caso de duda sobre la norma aplicable, regirá la más favorable al imputado", asimismo, el Artículo 11.1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Artículo 14.2 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el Artículo 8.2 de la convención Americana sobre los Derechos Humanos; en ese contexto, revisado el Auto Inicial de Formulación de Cargos, en su parte DISPOSITIVA, expresamente establece "Iniciar cargos en contra de la Organización de Mantenimiento Aprobado OMA "BoAMM", con Certificado N° N-014, por existir en su contra indicios de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana..." de los que se evidencia fehacientemente que el proceso ha sido iniciado por existir INDICIOS, sujetos a ser corroborados o desvirtuados en la tramitación del proceso, hecho que evidencia la aplicación del debido proceso y derecho a la defensa, en ese contexto, debemos entender que en el procedimiento esta autoridad administrativa competente verifico plenamente su aplicación y por ende garantizo la presunción de inocencia; respecto a que la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S N° 022, de 20 de octubre de 2020, en su parte dispositiva primera, expresa que, "...se ha vulnerado la Reglamentación Aeronáutica Boliviana...", Boliviana de Aviación BoA, debería tener conocimiento que la citada Resolución es producto de la tramitación de un proceso administrativo sancionatorio, que se siguió en cumplimiento a las reglas y principios del debido proceso y derecho a la defensa, aspectos que evidentemente deben ser analizados y determinados en la Resolución, por lo que, por ningún motivo puede entenderse como transgresión a la presunción de inocencia.

En esa línea se evidencia el cumplimiento de la seguridad jurídica como principio emergente y dentro de un Estado de Derecho, implica la protección constitucional de la actuación arbitraria estatal; por lo tanto, la relación Estado-administrado, debe sujetarse a reglas claras, precisas y determinadas, en especial a las leyes, que deben desarrollar los mandatos de la Constitución Política del Estado, buscando en su contenido la materialización de los derechos y garantías fundamentales previstos en la Constitución Política del Estado; es decir, que sea previsible para la sociedad la actuación Estatal; éste entendimiento está acorde con el texto constitucional, que en su Artículo 178 dispone que, la potestad de impartir justicia emana del pueblo boliviano y se sustenta, entre otros, en los principios de independencia, imparcialidad, seguridad jurídica, probidad y celeridad; aspectos que evidencian el cumplimiento del debido proceso, el derecho a la defensa y la presunción de inocencia como garantía constitucional.



3. Al punto 3, La Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022, de 20 de octubre de 2020, expresamente hace referencia a lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, Sección 145.350, Informes Sobre Fallas, Casos de Mal Funcionamiento y Defectos que establece en su inciso "(A) LA OMA RAB 145 DEBE INFORMAR A LA ACC DEL ESTADO DE MATRICULA, A LA ORGANIZACIÓN RESPONSABLE DEL DISEÑO DE TIPO O DE TIPO SUPLEMENTARIO Y AL EXPLOTADOR, SOBRE CUALQUIER CONDICIÓN DE UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE QUE HAYA IDENTIFICADO QUE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE, (B) LOS INFORMES DEBEN SER HECHOS EN LA FORMA Y MANERA INDICADA POR LA AAC DEL ESTADO DE MATRICULA Y DEBEN CONTENER TODA LA INFORMACIÓN PERTINENTE SOBRE LA CONDICIÓN QUE SEA DE CONOCIMIENTO DE LA OMA RAB 145 Y (C) LOS INFORMES DEBEN SER ENVIADOS EN UN PERIODO NO MAYOR DE TRES (3) DÍAS CALENDARIO, A PARTIR DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA CONDICIÓN NO AERONABEGABLE"; como se puede evidenciar, la vulneración por la que se ha resuelto sancionar a la ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO APROBADA OMA BoAMM, se encuentra específicamente determinada por norma legal; en ese contexto el Artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones (NORMA LEGAL), faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil, como Máxima Autoridad de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia a: "Se podrán imponer sanciones o multas a quienes cometan infracciones que no encontrándose tipificadas en este Reglamento demuestren el incumplimiento del Código Aeronáutico Boliviano, de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana o de alguna disposición emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el ámbito de su competencia; por analogía con las faltas descritas, de acuerdo a su gravedad y previo informe de la Comisión de Faltas y Sanciones".

Asimismo, la citada Resolución refiere que la Dirección General de Aeronáutica Civil, "...en ningún momento ha afirmado o pretende afirmar que la falta "pone en peligro" a la aeronave o que la aeronave haya sido 'puesta en peligro' (lo cual no tiene relación con el supuesto incumplimiento), sino más bien que o se ha cumplido el reglamento en el sentido de que no se ha informado sobre una falla estructural en ambas alas que evidentemente es una condición que PUEDE poner en peligro una aeronave".

En ese contexto, la Organización de Mantenimiento Aprobada OMA BoAMM, no puede referir que la Dirección General de Aeronáutica Civil ha ingresado dentro el campo del libre arbitrio vulnerando los Principios de Proporcionalidad, Taxatividad y el Derecho a la Seguridad Jurídica, cuando se evidencia que la falta y sanción impuesta a la OMA BoAMM, se encontraba legalmente establecidas por normativa legal vigente al momento del hecho, cumpliendo con la regla de que la calificación de un hecho como falta y la fijación de sus efectos jurídicos deben ser preexistentes a la conducta del sujeto al que se considera infractor, de lo contrario, los particulares no podrían orientar su comportamiento conforme a un orden jurídico vigente y cierto, en el que se expresan las consecuencias de éste, estos son los fundamentos de los principios de legalidad y de irretroactividad de una norma sancionatoria; con lo que se puede establecer fehacientemente que no ha existido vulneración a los citados principios.

Al respecto la regulación jurisprudencial ha instaurado mediante Sentencia Constitucional Plurinacional 0141/2018-S3, de 02 de mayo de 2018, establece que, "...En líneas precedentes se ha establecido que el carácter material del principio de legalidad garantiza la seguridad jurídica de los ciudadanos y las ciudadanas por cuanto les permite conocer cuándo y por qué motivos pueden ser objeto de penas o sanciones ya sean privativas de la libertad administrativas o de otra índole evitando de esta forma toda clase de arbitrariedad o intervención indebida por parte de las autoridades respectivas (SSCC 0035/2005, 22/2002). (...) En esta perspectiva, cumple referirse al principio de taxatividad como elemento esencial del principio de legalidad que forma parte del carácter material del principio de legalidad. Así se ha pronunciado la SC 0022/2006 de 18 de abril, al señalar que: "Del principio de legalidad emerge el principio de taxatividad de la norma penal o disciplinaria, que implica la suficiente predeterminación normativa de los ilícitos y sus consecuencias jurídicas; (...) El principio de taxatividad exige que las conductas tipificadas como faltas disciplinarias, sean descritas de forma que generen certeza, sin necesidad de



interpretación alguna, sobre el acto o conducta sancionada, así como sobre la sanción impuesta, pues la existencia de un precepto sancionador sin la suficiente claridad del acto que describe como lesivo a un bien jurídico protegido, puede dar lugar a que sean las autoridades encargadas de aplicar dicho precepto quienes creen el tipo para adecuarlo a la conducta procesada, lo que no coincide con los principios de legalidad y debido proceso"; lo cual es plenamente cumplido por esta Autoridad de Aeronáutica Civil, con la emisión de normativa y regulación aeronáutica, la cual se encuentra debida y legalmente aprobada y es de conocimiento obligatorio para las personas o entidades que realicen actividades de aeronáutica civil; normativa que ha sido correctamente plasmada en la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020, ahora impugnada.

4. *Al Punto 4, Con referencia a la solicitud de suspensión del acto recurrido, de conformidad a lo establecido en el párrafo II, del Artículo 59 de la Ley de Procedimiento Administrativo, es necesario puntualizar que la Dirección General de Aeronáutica Civil, solo ejecutara la Resolución Administrativa Sancionatoria impugnada, cuando esta adquiera firmeza, se encuentre agotada la vía administrativa y se emita el correspondiente Auto de Ejecutoria."*

6. El 18 de diciembre de 2020, Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", interpuso recurso jerárquico contra la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, bajo los siguientes argumentos: (fojas 129 a 131):

i) Manifiesta que en alusión y respuesta a las normas supuestamente vulneradas que se encuentran descritas en el punto II ut-supra, corresponde a esta parte dejar saber a su autoridad lo siguiente: En primer lugar, la RAB 145.350 refiere a la obligación de cumplimiento e informar a la DGAC por parte de la OMA, cuando se adviertan fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, **CONDICIONANDO QUE DICHA INFORMACIÓN SEA EFECTIVA SIEMPRE Y CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE.** Su autoridad podrá advertir con total certeza, que la RAB 145.350 tienen varios elementos que componen dicha norma, siendo éstos los siguientes: - Obligación del explotador de informar a la DGAC, si se advierten fallas y/o mal funcionamiento. - Información debe ser conforme lo instruido por la DGAC. - La información debe ser enviada en el plazo no mayor a 3 días calendario, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable..., etc.

Las condiciones y obligaciones descritas precedentemente, para su efectivo cumplimiento requieren de un componente mandatorio, necesario y obligatorio, siendo ésta la siguiente: **"SIEMPRE Y CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE"**. Al presente y en lo que toca al tema en cuestión, Boliviana de Aviación rechaza el inicio de la supuesta contravención por no ajustarse a derecho, ya que la aeronave CRJ con matrícula CP-2851 al estar estacionada o puesta a tierra, de ninguna manera **PONE EN PELIGRO A LA AERONAVE O SUS COMPONENTES, DEBIDO A QUE NO ESTA CUMPLIENDO OPERACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA, EN CONSECUENCIA, NO CORRESPONDIA NI CORRESPONDE QUE BoA UTILICE FORMULARIO PARA INFORMAR A LA DGAC EN UN PLAZO PERENTORIO DE 3 DÍAS.**

DICHA INFORMACIÓN DEBERÁ SER EFECTIVA CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE, SITUACIÓN QUE NO SE HA PRESENTADO EN EL PRESENTE, POR LO TANTO, NO CORRESPONDE INICIO NI CONTINUACIÓN DEL PRESENTE PROCESO.

ii) Una situación que llama extremadamente la atención y que ponemos de manifiesto en el presente punto, es que la DGAC a tiempo de emitir el Auto de formulación de cargos (CASO 031/2019 C.F.S.) de fecha 02 de junio de 2020, afirma que BoA HA VULNERADO la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145.350, afirmación que contraviene al párrafo I del Artículo 116 de la Constitución Política del Estado, toda vez que dicha actuación procedimental administrativa presume la culpabilidad antes que la inocencia del administrado. En tal sentido si la DGAC afirma la culpabilidad del operador BoA, no tiene razón ni sentido formular cargos sabiendo cual será el resultado final del presente proceso



administrativo.

La precedente afirmación se encuentra reiterada en la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020 en su parte resolutive primera (Materia del presente Recurso) por lo tanto se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia, y el acceso a la doble instancia, condenando a BoA sin antes haber sido escuchados y vencidos en proceso previo.

iii) Señala que la DGAC en su Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020 dispone emitir una sanción DEG 300.00 (Trescientos Derechos Especiales de Giro) teniendo como base la supuesta vulneración al Artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones, el cual transcriben del siguiente modo: Artículo 12 (Incumplimiento a Disposiciones).- Se podrán imponer sanciones o multas a quienes cometan infracciones que no encontrándose tipificadas en este Reglamento, demuestren el incumplimiento del Código Aeronáutico Boliviano de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana o de alguna disposición emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil en el ámbito de su competencia; por analogía con las faltas descritas, de acuerdo a su gravedad y previo informe de la Comisión de Faltas y Sanciones.

Una lectura simple de la norma transcrita en el acápite que antecede, de ninguna manera se adecua a una tipificación sancionadora conforme entiende de manera forzada la DGAC toda vez que adolece del elemento importante "LA PUESTA EN PELIGRO A LA AERONAVE" en tal sentido, no corresponde disponer sanción pecuniaria sobre el presente caso.

Por otra parte, manifiestan no advertir una calificación sancionadora de los hechos en la proporción de una supuesta contravención, en tal sentido; al no tener la identidad de la sanción calificada como conducta contraventora, la DGAC ha ingresado dentro del campo del libre arbitrio vulnerando el Principio de Proporcionalidad, en consecuencia el Derecho a la Seguridad Jurídica y otros derechos análogos.

Al respecto, la Ley N° 2341 de procedimiento administrativo en sus artículos 72 y 73, disponen que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa, si bien su reglamento de Faltas y Sanciones puede contemplar la imposición de sanciones pecuniarias, no es menos cierto que no cumple lo establecido en el artículo 73 de la misma ley, toda vez que esta norma prevé en su párrafo II, que, solo podrán imponerse aquellas sanciones administrativas expresamente establecidas en las leyes y disposiciones reglamentarias, en efecto, no advertimos que sanción debe imponerse a cierto tipo de contravención.

En consecuencia corresponde dejar saber a su autoridad que los supuestos elementos en los que la DGAC basa o justifica su pretendida sanción económica a BoA, son totalmente subjetivos y de libre arbitrio, por lo tanto, nos corresponde rechazarlos por lo siguiente: Las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa... (Artículo 72 de la Ley N°2341).

Por otra parte corresponde atender otro aspecto del principio de legalidad, que se conoce como Principio de Taxatividad, esto es, de los tres aspectos clásicos de una de las formulaciones del principio de legalidad: a) La prohibición de retroactividad (Nullum crimen sine lege previa), b) La reserva de la Ley (Nullum crimen sine legescripta) y c) La exigencia de certeza o determinación (Nullum crimen sine legestricata o sine legecerta). Al presente se refieren solo al tercero.

El principio de Taxatividad exige la formulación en términos precisos de los supuestos de hecho de las normas penales y/o infracciones. Por ello, serán contrarias al principio de Taxatividad aquellas normas que configuran los presupuestos de hecho de manera abierta, difusa, discrecional o indeterminada, quedando en poder de los jueces regular efectivamente los supuestos; así lo ha establecido la sentencia Constitucional 0034/2006, por lo que, la C.F.S. de la DGAC al establecer el monto económico de DEGs 300.00 (Trescientos DEG) de manera subjetiva a su simple arbitrio de manera abierta, difusa y discrecional, está vulnerando también el Principio de Taxatividad. En consecuencia, señalan demostrar la vulneración de Derechos y Principios Constitucionales en los que estaría incurriendo la DGAC.

7. Mediante Auto RJ/AR-005/2021, de 02 de febrero de 2021, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda radicó el recurso jerárquico interpuesto por Ronald Salvador



Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación - BOA, contra la Resolución de Recurso de Revocatoria C.F.S N° 031 de 30 de noviembre de 2020. (fojas 134)

CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 263/2021, de 23 de abril 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 Resolución Ministerial por medio de la cual se rechace el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, confirmándola totalmente.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 263/2021, se tienen las siguientes conclusiones:

1. Que el parágrafo II del Artículo 115 de la Constitución Política del Estado determina que: "El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones".

2. Que la parte pertinente del Artículo 117 de la citada norma Constitucional dispone que: "Ninguna persona puede ser condenada sin haber sido oída y juzgada previamente en un debido proceso (...)".

3. Que el artículo 232 de la misma norma suprema determina 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".

4. Que el artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo determina que la actividad administrativa, se regirá entre otros, por los principios de sometimiento pleno a la Ley, por el cual la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la Ley, asegurando a los administrados el debido proceso.

5. Que el artículo 185 de la Ley 2902, de 29 de octubre de 2004 de Aeronáutica Civil, señala "La inobservancia y contravención a las disposiciones de la presente Ley, sus Decretos y Normas Reglamentarias y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana que estén caracterizadas como faltas y no importen delitos, serán determinadas por la autoridad aeronáutica y sancionadas con: (...) b) Multa de hasta el máximo que determine la reglamentación. (...)".

6. Que el artículo 187 de la misma Ley, dispone: "Las faltas previstas en esta Ley y su reglamentación, así como las faltas que resultaren violatorias y que causaren perjuicios graves cometidas por funcionarios encargados de la aplicación de la presente Ley, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica, quien es la encargada de imponer, en el campo administrativo, las sanciones pertinentes."

7. Que el numeral 10, del artículo 8 del Decreto Supremo N° 28478 de 02 de diciembre de 2005, señala: "De acuerdo al Reglamento de Faltas y Sanciones, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, procesar y sancionar, en cada caso, las faltas aeronáuticas, infracciones, contravenciones, incumplimiento y violaciones de las normas y disposiciones vigentes en materia de aeronáutica civil, con fines de prevención."

8. Que el artículo 25, del mismo decreto, dispone: "(Comisión de faltas y sanciones) Instancia colegiada, dependiente de la Autoridad Aeronáutica Civil, cuya composición, se encuentra constituida en el Reglamento de Faltas y Sanciones, encargada de conocer, en la vía administrativa, los procesos por contravenciones a la normatividad que rige la actividad aeronáutica civil nacional, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 185 y



siguientes de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, y el Reglamento de Faltas y Sanciones en vigencia.”

9. Una vez mencionado los antecedentes y normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos planteados por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa, Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación - BoA, en su recurso jerárquico.

i). Sobre el agravio que señala: “En alusión y respuesta a las normas supuestamente vulneradas que se encuentran descritas en el punto II ut-supra, corresponde a esta parte dejar saber a su autoridad lo siguiente: En primer lugar, la RAB 145.350 refiere a la obligación de cumplimiento e informar a la DGAC por parte de la OMA, cuando se adviertan fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, **CONDICIONANDO QUE DICHA INFORMACIÓN SEA EFECTIVA SIEMPRE Y CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE**. Su autoridad podrá advertir con total certeza, que la RAB 145.350 tienen varios elementos que componen dicha norma, siendo éstos los siguientes: - Obligación del explotador de informar a la DGAC, si se advierten fallas y/o mal funcionamiento. – Información debe ser conforme lo instruido por la DGAC. – La información debe ser enviada en el plazo no mayor a 3 días calendario, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable..., etc.

Las condiciones y obligaciones descritas precedentemente, para su efectivo cumplimiento requieren de un componente mandatorio, necesario y obligatorio, siendo ésta la siguiente: **“SIEMPRE Y CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE”**. Al presente y en lo que toca al tema en cuestión, Boliviana de Aviación rechazó el inicio de la supuesta contravención por no ajustarse a derecho, ya que la aeronave CRJ con matrícula CP-2851 al estar estacionada o puesta a tierra, de ninguna manera **PONE EN PELIGRO A LA AERONAVE O SUS COMPONENTES**, DEBIDO A QUE NO ESTA CUMPLIENDO OPERACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA, EN CONSECUENCIA, NO CORRESPONDIA NI CORRESPONDE QUE BoA UTILICE FORMULARIO PARA INFORMAR A LA DGAC EN UN PLAZO PERENTORIO DE 3 DÍAS.

DICHA INFORMACIÓN DEBERÁ SER EFECTIVA CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE, SITUACIÓN QUE NO SE HA PRESENTADO EN EL PRESENTE, POR LO TANTO, NO CORRESPONDE INICIO NI CONTINUACIÓN DEL PRESENTE PROCESO.

Al respecto, la Reglamentación Aérea Boliviana establece RAB 145.350 (Informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos), señala: “a) La OMA RAB 145 debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al explotador, sobre cualquier condición de una aeronave o componente de aeronave que haya identificado que pueda poner en peligro la aeronave. (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento de la OMA RAB 145. (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable. (...)”; como se puede evidenciar de la norma citada, se condiciona el deber de informar en casos de identificar una condición de la aeronave o componente de aeronave “que pueda poner en peligro a aeronave”, sin embargo la norma no subordina dicho deber a que dicha aeronave se encuentre cumpliendo operaciones de navegación o no, por lo que la relación entre estos dos aspectos que realiza el recurrente no se encuentra normado, siendo que la RAB 145.350, no establece como condicionante la operatividad de la aeronave, asimismo la Dirección de Aeronáutica Civil, en su Resolución Administrativa Sancionatoria CFS N° 022 de 20 de octubre de 2020, ratificada por la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, de modo correcto señala: “la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145, Sección 145.350, no condiciona la obligatoriedad de notificación de casos de fallas, mal funcionamiento o defectos al hecho de que las aeronaves se hallen en línea de vuelo o que casualmente hayan estado en tierra a momento de descubrir la falla, por lo tanto el hecho de que la



siguientes de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, y el Reglamento de Faltas y Sanciones en vigencia.”

9. Una vez mencionado los antecedentes y normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos planteados por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa, Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación - BoA, en su recurso jerárquico.

i). Sobre el agravio que señala: “En alusión y respuesta a las normas supuestamente vulneradas que se encuentran descritas en el punto II ut-supra, corresponde a esta parte dejar saber a su autoridad lo siguiente: En primer lugar, la RAB 145.350 refiere a la obligación de cumplimiento e informar a la DGAC por parte de la OMA, cuando se adviertan fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, **CONDICIONANDO QUE DICHA INFORMACIÓN SEA EFECTIVA SIEMPRE Y CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE.** Su autoridad podrá advertir con total certeza, que la RAB 145.350 tienen varios elementos que componen dicha norma, siendo éstos los siguientes: - Obligación del explotador de informar a la DGAC, si se advierten fallas y/o mal funcionamiento. – Información debe ser conforme lo instruido por la DGAC. – La información debe ser enviada en el plazo no mayor a 3 días calendario, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable..., etc.

Las condiciones y obligaciones descritas precedentemente, para su efectivo cumplimiento requieren de un componente mandatorio, necesario y obligatorio, siendo ésta la siguiente: “**SIEMPRE Y CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE**”. Al presente y en lo que toca al tema en cuestión, Boliviana de Aviación rechazo el inicio de la supuesta contravención por no ajustarse a derecho, ya que la aeronave CRJ con matrícula CP-2851 al estar estacionada o puesta a tierra, de ninguna manera **PONE EN PELIGRO A LA AERONAVE O SUS COMPONENTES, DEBIDO A QUE NO ESTA CUMPLIENDO OPERACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA, EN CONSECUENCIA, NO CORRESPONDIA NI CORRESPONDE QUE BoA UTILICE FORMULARIO PARA INFORMAR A LA DGAC EN UN PLAZO PERENTORIO DE 3 DÍAS.**

DICHA INFORMACIÓN DEBERÁ SER EFECTIVA CUANDO UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE PUEDA PONER EN PELIGRO LA AERONAVE, SITUACIÓN QUE NO SE HA PRESENTADO EN EL PRESENTE, POR LO TANTO, NO CORRESPONDE INICIO NI CONTINUACIÓN DEL PRESENTE PROCESO.

Al respecto, la Reglamentación Aérea Boliviana establece RAB 145.350 (Informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos), señala: “a) La OMA RAB 145 debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al explotador, sobre cualquier condición de una aeronave o componente de aeronave que haya identificado que pueda poner en peligro la aeronave. (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento de la OMA RAB 145. (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable. (...)”; como se puede evidenciar de la norma citada, se condiciona el deber de informar en casos de identificar una condición de la aeronave o componente de aeronave “que pueda poner en peligro a aeronave”, sin embargo la norma no subordina dicho deber a que dicha aeronave se encuentre cumpliendo operaciones de navegación o no, por lo que la relación entre estos dos aspectos que realiza el recurrente no se encuentra normado, siendo que la RAB 145.350, no establece como condicionante la operatividad de la aeronave, asimismo la Dirección de Aeronáutica Civil, en su Resolución Administrativa Sancionatoria CFS N° 022 de 20 de octubre de 2020, ratificada por la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, de modo correcto señala: “la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145, Sección 145.350, no condiciona la obligatoriedad de notificación de casos de fallas, mal funcionamiento o defectos al hecho de que las aeronaves se hallen en línea de vuelo o que casualmente hayan estado en tierra a momento de descubrir la falla, por lo tanto el hecho de que la



aeronave se haya encontrado en tierra a momento de descubrir la falla no es relevante en lo que respecta al requisito reglamentario.”

ii). Boliviana de Aviación – BoA, señala: “Una situación que llama extremadamente la atención y que ponemos de manifiesto en el presente punto, es que la DGAC a tiempo de emitir el Auto de formulación de cargos (CASO 031/2019 C.F.S.) de fecha 02 de junio de 2020, afirma que BoA HA VULNERADO la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 145.350, afirmación que contraviene al parágrafo I del Artículo 116 de la Constitución Política del Estado, toda vez que dicha actuación procedimental administrativa presume la culpabilidad antes que la inocencia del administrado. En tal sentido si la DGAC afirma la culpabilidad del operador BoA, no tiene razón ni sentido formular cargos sabiendo cual será el resultado final del presente proceso administrativo.

La precedente afirmación se encuentra reiterada en la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020 en su parte resolutive primera (Materia del presente Recurso) por lo tanto se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia, y el acceso a la doble instancia, condenando a BoA sin antes haber sido escuchados y vencidos en proceso previo.”; respecto a la primera afirmación, el recurrente no señala en que parte del Auto de Formulación de Cargos “CASO C.F.S. N° 031/2019 de 02 de junio de 2020, se expresa la afirmación de culpabilidad, por lo que de la revisión de dicho Auto se puede advertir que en su considerando quinto se señala lo siguiente: “(...) hechos que dan **indicios** de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana – RAB 145, Sección 145.350 (...)” y en su parte resolutive, primera expresa: “Iniciar cargos en contra de la Organización de Mantenimiento Aprobada OMA “BoAMM”, con Certificado N° N-014, por existir en su contra **indicios** de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana”, por lo que el citado auto no entra en contradicción con el numeral I del artículo 116 de la Constitución Política del Estado.

Al respecto, la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020, se enmarca en el Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 150 de 24 de junio de 2004, y la Ley 2341 de 23 de abril de 2002, la cual dispone en su artículo 84, lo siguiente: “(Etapa de Terminación). Vencido el término de prueba, la autoridad administrativa correspondiente en el plazo de diez (10) días emitirá resolución que imponga o desestime la sanción administrativa. Contra la resolución de referencia procederán los recursos administrativos previstos en la presente Ley.”, por lo cual, es la Ley que dispone la emisión de una resolución, la cual ya termino con la etapa probatoria correspondiente, y conforme el presente caso impone una sanción, la cual no puede basarse en un indicio o un supuesto, sino más bien la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de su Comisión de Faltas y Sanciones, determina la sanción en base a un incumplimiento probado por dicha instancia luego de la tramitación del proceso sancionador, el cual es distinto a la etapa recursiva (revocatorio y jerárquico). Asimismo, por Auto de Formulación de Cargos “CASO C.F.S. N° 031/2019 de 02 de junio de 2020, disposición segunda, se apertura termino de prueba de quince (15) días, notificado en fecha 09 de junio de 2020, a lo que Boliviana de Aviación “BoA” responde mediante memorial de fecha 26 de junio de 2020, actuados que van acordes con el debido proceso y derecho a la defensa del ahora recurrente.

Respecto a haberse negado la doble instancia, se debe tener en cuenta que el presente caso se desenvuelve en el ámbito administrativo, regulados por la Ley N° 2341 de 23 de abril de 2002 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 27113 de 23 de julio de 2003, que disponen etapas recursivas, siendo estas el recurso de revocatoria y el recurso jerárquico, por lo que de la revisión del expediente administrativo se evidencia la interposición del recurso de revocatoria de Boliviana de Aviación “BoA” de fecha 06 de noviembre de 2020, la misma que fue resuelta mediante Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, interposición del recurso jerárquico de 18 de diciembre de 2020, y la remisión del mismo a esta instancia mediante Nota DJ-1568/2020, DGAC/3485/2020 en fecha 23 de diciembre de 2020, dichos actuados sumados a la presente resolución, cumplen con lo determinado en las normas administrativas respectivas, no habiéndose negado en ningún momento a Boliviana de



Aviación "BoA", el derecho a impugnar las resoluciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

iii) En lo referente a "que la DGAC en su Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 022 de 20 de octubre de 2020 dispone emitir una sanción DEG 300.00 (Trescientos Derechos Especiales de Giro) teniendo como base la supuesta vulneración al Artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones, el cual transcriben del siguiente modo: Artículo 12 (Incumplimiento a Disposiciones).- Se podrán imponer sanciones o multas a quienes cometan infracciones que no encontrándose tipificadas en este Reglamento, demuestren el incumplimiento del Código Aeronáutico Boliviano de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana o de alguna disposición emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil en el ámbito de su competencia; por analogía con las faltas descritas, de acuerdo a su gravedad y previo informe de la Comisión de Faltas y Sanciones y previo informe de la Comisión de Faltas y Sanciones.

Una lectura simple de la norma transcrita en el acápite que antecede, de ninguna manera se adecua a una tipificación sancionadora conforme entiende de manera forzada la DGAC toda vez que adolece del elemento importante "LA PUESTA EN PELIGRO A LA AERONAVE" en tal sentido, no corresponde disponer sanción pecuniaria sobre el presente caso. Por otra parte, manifiestan no advertir una calificación sancionadora de los hechos en la proporción de una supuesta contravención, en tal sentido; al no tener la identidad de la sanción calificada como conducta contraventora, la DGAC ha ingresado dentro del campo del libre arbitrio vulnerando el Principio de Proporcionalidad, en consecuencia el Derecho a la Seguridad Jurídica y otros derechos análogos.

Al respecto, la Ley N° 2341 de procedimiento administrativo en sus artículos 72 y 73, disponen que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa, si bien su reglamento de Faltas y Sanciones puede contemplar la imposición de sanciones pecuniarias, no es menos cierto que no cumple lo establecido en el artículo 73 de la misma ley, toda vez que esta norma prevé en su párrafo II, que, solo podrán imponerse aquellas sanciones administrativas expresamente establecidas en las leyes y disposiciones reglamentarias, en efecto, no advertimos que sanción debe imponerse a cierto tipo de contravención.

En consecuencia corresponde dejar saber que los supuestos elementos en los que la DGAC basa o justifica su pretendida sanción económica a BoA, son totalmente subjetivos y de libre arbitrio, por lo tanto, nos corresponde rechazarlos por lo siguiente: Las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa... (Artículo 72 de la Ley N°2341).

Por otra parte corresponde atender otro aspecto del principio de legalidad, que se conoce como Principio de Taxatividad, esto es, de los tres aspectos clásicos de una de las formulaciones del principio de legalidad: a) La prohibición de retroactividad (Nullum crimen sine lege previa), b) La reserva de la Ley (Nullum crimen sine legescripta) y c) La exigencia de certeza o determinación (Nullum crimen sine legestricata o sine legecerta). Al presente se refieren solo al tercero. El principio de Taxatividad exige la formulación en términos precisos de los supuestos de hecho de las normas penales y/o infracciones. Por ello, serán contrarias al principio de Taxatividad aquellas normas que configuran los presupuestos de hecho de manera abierta, difusa, discrecional o indeterminada, quedando en poder de los jueces regular efectivamente los supuestos; así lo ha establecido la sentencia Constitucional 0034/2006, por lo que, la C.F.S. de la DGAC al establecer el monto económico de DEGs 300.00 (Trescientos DEG) de manera subjetiva a su simple arbitrio de manera abierta, difusa y discrecional, está vulnerando también el Principio de Taxatividad. En consecuencia, señalan demostrar la vulneración de Derechos y Principios Constitucionales en los que estaría incurriendo la DGAC."

Corresponde señalar que, la Reglamentación Aérea Boliviana establece RAB 145.350 (Informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos), señala: "a) La OMA RAB 145 debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al explotador, sobre cualquier condición de una aeronave o componente de aeronave que haya identificado que pueda poner en peligro la aeronave.", En el presente caso, la Organización de Mantenimiento Aprobada debió informar a la DGAC sobre la condición de la aeronave con matrícula CP-2851, la misma



que tenía rajaduras en ambas alas, toda vez que esta disposición normativa se debe cumplir en base a un hecho futuro e incierto capaz de producir daño a la aeronave.

Respecto a la sanción impuesta, se debe recalcar lo establecido en el artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones, que dispone: "Se podrán imponer sanciones o multas a quienes cometan infracciones que no encontrándose tipificadas en este Reglamento demuestren el incumplimiento del Código Aeronáutico Boliviano, de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana o de alguna disposición emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el ámbito de su competencia; por analogía con las faltas descritas, de acuerdo a su gravedad y previo informe de la comisión de faltas y sanciones.", dicha norma establece de manera expresa la posibilidad de imponer sanciones o multas a la contravención de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, en el presente caso a la RAB 145.350 que conjuntamente con el artículo 12 del Reglamento de Faltas y Sanciones, configuran la descripción de las conductas pasibles de sanción, describiéndose expresamente los actos y/o conductas sancionadas, cumpliéndose con dichas normas lo establecido en los artículos 72 y 73 de la Ley 2341 de Procedimiento Administrativo, así como con el principio de Taxatividad desarrollado jurisprudencialmente.

10. Por consiguiente, en el marco del inciso c) del artículo 124 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27113, corresponde rechazar el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil y, en consecuencia, confirmarla 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 de 2020.

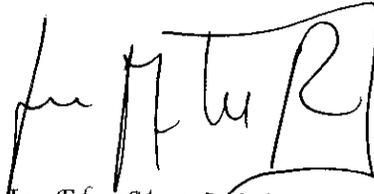
POR TANTO:

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

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 031 de 30 de noviembre de 2020, confirmándola totalmente.

Comuníquese, registre y archívese.



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