



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°

**110**

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° 030 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° 029/2019" 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 Empresa Pública Nacional Estratégica "Boliviana de Aviación", con Certificado N° DGAC-DSO-COA-119-01-005, por existir en su contra indicios de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana - RAB 121, Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y No Regulares, Sección 121.2581 inciso (b) (7) (iii) al haber incumplido en reiteradas ocasiones los procedimientos de confiabilidad EDTO (llenado de formulario EDTO) y por ende los procedimientos de mantenimiento EDTO, lo cual representa un riesgo significativo para la seguridad operacional por no realizar y documentar de acuerdo a procedimiento el análisis de reportes de sistemas significantes EDTO; hechos que se adecuan a lo establecido en el numeral 2 del Artículo de 14 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150 de 24 de junio de 2004 "* (fojas 94 a 99)

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 102 a 105)

3. Mediante Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023, de 20 de octubre de 2020, la Dirección General de Aeronáutica Civil, resuelve: **"Sancionar a la EMPRESA PÚBLICA NACIONAL ESTRATÉGICA "BOLIVIANA DE AVIACIÓN — BoA", con la suma de DEG25.000,00 (VEINTICINCO MIL 00/100 DERECHOS ESPECIALES DE GIRO), por haber vulnerado la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 121, Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y No Regulares, Sección 121.2581 inciso (b) (7) (iii); al haber incumplido en reiteradas ocasiones los procedimientos de confiabilidad EDTO (llenado de formulario EDTO) y por ende los procedimientos de mantenimiento EDTO, lo cual representa un riesgo significativo para la seguridad operacional por no realizar y documentar de acuerdo a procedimiento el análisis de reportes de sistemas significantes EDTO; siendo pasible a sanción conforme lo dispuesto en el numeral 2 del Artículo 14 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150, de 24 de junio de 2004, vigente al momento del hecho"** (fojas 157 a 165)

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°023, de 20 de octubre de 2020. (fojas 170 a 174)

5. Mediante Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 023, 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° 023, de 20 de octubre de 2020, de acuerdo al siguiente análisis (fojas 191 a 203):

*"Al Punto 1, 6 y 7, Al respecto la Resolución Administrativa Sancionatoria N° C.F.S. 023, de 20 de octubre de 2020, es clara en establecer que, "... efectivamente la afirmación de BoA es correcta, lo cual en lugar de exonerarlos de la contravención, confirma que los cargos formulados por la Dirección General de Aeronáutica Civil son pertinentes, conforme al siguiente análisis, "El programa de*



mantenimiento aprobado por la DGAC para la flota 8767 de BoA establece en su sección 0.1 lo siguiente: "Requerimientos de mantenimiento EDTO - Los requerimientos de mantenimiento para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) para la flota 8767-300ER son descritos en: El Programa de Mantenimiento Requerido de flota 8767-300 ER y el Manual EDTO (ETM)"; por lo tanto, se observa que el programa de mantenimiento BoA establece que los requerimientos de mantenimiento para operaciones EDTO se hallan en el manual ETM, que resulta ser precisamente el manual en cuya sección 7.1 se describen los procedimientos que habrían sido incumplidos por BoA; por tanto, si bien se observa que en el programa de mantenimiento de BoA cuentan con los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante, los mismos no habrían sido cumplidos, vulnerando el objetivo o espíritu del reglamento en el sentido de que el objeto de contar con un programa de mantenimiento es el de cumplir con lo establecido en el mismo" (Sic.); asimismo que, "el Programa de Mantenimiento de BoA establece que los requerimientos de mantenimiento para operaciones EDTO se hallan en el manual ETM. La sección 7 del manual ETM (la cual incluye la sección 7.1 cuyos procedimientos BoA habría incumplido) establece los requisitos del programa de confiabilidad EDTO. Por tanto, el programa de confiabilidad EDTO y el programa de mantenimiento para la flota 8767-300ER de BoA van obligatoriamente juntos, y pretender desconocer esa situación significaría que BoA desconoce lo establecido por escrito en sus propios manuales." (Sic.); en consecuencia, se evidencia que BoA incurre en contradicción al afirmar que "si bien pueden tener algunas semejanzas, pero de ninguna manera significa que necesaria y obligatoriamente vayan siempre juntas" (Sic.); y en otro punto contradictoriamente afirma que, "...el Programa de Mantenimiento y el Programa de Confiabilidad, efectivamente van juntos como especifica Su Autoridad, pero los objetivos no son los mismos". (Sic.); finalmente es necesario puntualizar que los objetivos del programa de confiabilidad no están en observación, por lo que no son materia de análisis en el presente proceso administrativo sancionatorio."

"Al Punto 2, De la revisión de antecedentes se evidencia que BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA, NO ADJUNTO LA DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO CON ANÁLISIS DE RIESGO, A LAS QUE HACE REFERENCIA, por lo que no corresponde ingresar en mayor análisis; sin embargo, es necesario hacer la siguiente puntualización, ningún análisis de riesgo, justifica que no se haya cumplido el procedimiento de llenado del formulario EDTO y su consecuente estudio para validar o desestimar el reporte como está establecido en la Sección 7.1 del Manual ETM, por otra parte un análisis de riesgo realizado con posterioridad si hubiera sido el caso, no garantiza ni demuestra que la seguridad no haya sido afectada, más aun cuando no hubiese cumplido con el procedimiento establecido en el citado Manual, conforme al siguiente detalle:

➤ En el caso de que la evaluación del reporte sea considerada evento EDTO (sea validada) se realizara una investigación para encontrar la causa raíz del problema, este análisis es realizado por los Ingenieros del Dpto. de Gestión de Aeronavegabilidad Continua y/o técnicos especialistas de la OMA, estos últimos determinarán cualquier acción correctiva necesaria y emitirá una EO o DCF si fuese, Planificación programará el trabajo como sea necesario, la OMA llevará a cabo la acción correctiva de acuerdo con la EO o DCF. Tras la finalización del trabajo, el Grupo CASS mediante la Unidad de Control y Seguimiento continuará monitoreando el Item para asegurar que la acción correctiva fue efectiva." (Sic.).

➤ Asimismo, de conformidad a lo establecido en la Sección 7.1. del Manual ETM, se evidencia que el cumplimiento al procedimiento, no está sujeto a un análisis de riesgo; al respecto tenemos que Boliviana de Aviación en adición a los ítems especificados en el MCM Sección 4.9 reportará los siguientes ítems generados en sus aeronaves EDTO independientemente de que sea una operación EDTO o No EDTO: "a) IN FLIGHT SHUTDOWNS (IFSDs), excepto IFSDs planificados realizados en vuelos de entrenamiento. b) Desviaciones y retornos por fallas, malfuncionamientos o defectos asociados con cualquier sistema significativo EDTO. c) Cambios no comandados en la potencia del motor o pérdida de la potencia normal del motor. d) Incapacidad para controlar el motor o incapacidad para obtener la potencia o empuje deseado. e) Pérdida o no disponibilidad inadvertida de combustible, o desbalanceo de combustible incorregible en vuelo. O Cualquier evento que pondría en peligro la seguridad del vuelo y el aterrizaje del avión en un vuelo EDTO y NO EDTO. g) Fallas, mal funciones o defectos asociados con sistemas significantes EDTO" (Sic.).

➤ Todos estos reportes generados por la tripulación, deben ser anotados en el Libro de Reportes Técnicos (LRT) Form. GMM-M-4.09M, los técnicos de la base donde se generó el reporte, deben discriminar el reporte, si va relacionado con cualquier ítem entre los incisos (a) al (f), deben llenar el formulario EDTO y luego notificar a la Unidad de Control y Seguimiento para que este último pueda notificar al Grupo CASS y tomar una acción correctiva inmediata, pero en el caso que el reporte va relacionado al inciso (g) los técnicos pueden hacer la acción correctiva de acuerdo a los manuales de mantenimiento (AMM, FIM, WDM, SSM) posteriormente también deben llenar el



formulario EDTO y luego notificar a la Unidad de Control y Seguimiento, esta actividad debe ser monitoreada por el responsable de la base y la Jefatura de MM, UCS debe notificar al Grupo CASS mediante el Formulario CASS donde este identificado como EDTO, ya que el Grupo CASS será quien valide o desestime el reporte para que sea considerado un evento EDTO.

Que del análisis realizado, se evidencia que en el caso que BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA, hubiese realizado el análisis de riesgo (que no presento como prueba de descargo y por lo tanto no es parte del proceso), esa acción no justifica que no se haya cumplido el procedimiento de llenado del Formulario EDTO y su consecuente estudio para validar o desestimar el reporte como está establecido en la Sección 7.1 del Manual ETM.

Al Punto 3, con referencia a que con los documentos de descargo presentados el porcentaje de reportes significantes en cuestión tampoco representa un riesgo significativo a la operación EDTO, de la revisión de antecedentes se evidencia que BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA, NO ADJUNTO LA DOCUMENTACIÓN DE DESCARGO A LA QUE HACE REFERENCIA, por lo que no corresponde ingresar en mayor análisis.

Al Punto 4, 8 y 9, respecto al análisis de riesgos (que no fue presentado por BoA y por lo tanto no forma parte del presente proceso), nos remitidos a lo establecido en el punto (1), en relación a la OMISIÓN DE LLENADO DE ALGUNOS FORMULARIOS DURANTE LAS FECHAS OBSERVADAS POR RAZONES DE FALTA DE LOGÍSTICA Y QUE ESTE HECHO NO DEMUESTRA INCUMPLIMIENTO AL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO NI AFECTA LA SEGURIDAD OPERACIONAL, es imprescindible establecer las siguientes puntuaciones y que no se entienda como algo sin importancia, como BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA refiere, como consecuencia de la omisión de llenados de formularios no se siguió y completó el procedimiento de confiabilidad EDTO, el cual incluye una investigación y acciones a tomar para cada reporte EDTO validado, al haberse evidenciado este incumplimiento, es evidente que la conservación y mantenimiento de los sistemas de las aeronaves 767 (y por ende de la aeronave) fue afectada, la cual incluye sistemas y equipos que conforman la aeronave; asimismo, entre las acciones a tomar para los reportes validados no se descartan las acciones dirigidas a componentes o equipos de abordaje, pero al no haberse realizado la respectiva investigación con sus conclusiones y recomendaciones BoA no garantizó la seguridad de estos equipos.

Al Punto 5, Al respecto se ratifica el análisis señalado en el punto (1), complementando lo siguiente, BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA, basa su argumento en un párrafo de la Circular AC 120-42B; sin embargo, este no constituye información completa sino sesgada en el sentido de que la misma Circular en su acápite 301 inciso (i) establece que entre los requerimientos de mantenimiento para operaciones EDTO se debe contemplar el Programa de Confiabilidad; además el inciso (a) del mencionado acápite establece que el Programa de Confiabilidad debe ser incluido al Programa de Mantenimiento básico a través de un suplemento.

En ese contexto, el Documento 10085 de OACI "Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)", Primera Edición año 2017, Sección 4.2.2.1, establece los elementos que conforman un Programa de Mantenimiento EDTO, entre los cuales una vez más se aprecia al Programa de Confiabilidad (fiabilidad para CACI), por lo que la afirmación de BoA respecto a que el Programa de Confiabilidad no formaría parte de su Programa de Mantenimiento, deja en evidencia la falta de conocimiento sobre los estándares que rigen la operación.

Al Punto 10, al respecto la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023, de 20 de octubre de 2020, refiere expresamente, "Se garantiza la presunción de inocencia. Durante el proceso, en caso de duda sobre la norma aplicable, regirá la más favorable al imputado", establece el Numeral I del Artículo 116 de la Constitución Política del Estado, 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; revisado el Auto Inicial de Formulación de Cargos, en su parte DISPOSITIVA, expresamente establece: "Iniciar cargos en contra de la Empresa Pública Nacional Estratégica "Boliviana de Aviación", con Certificado N° DGAC-DSO-COA-119-01-005, por existir en su contra indicios de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana ..." (Sic.); de lo 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 garantizó la presunción de inocencia". (Sic.).

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; este 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.

Al Punto 11, Respecto a que si la omisión de llenado de formularios EDTO, afecto a la conservación y mantenimiento de las aeronaves, de los equipos a bordo y no garantizo la seguridad de las operaciones aéreas de la flota 767, es imprescindible establecer las siguientes puntuaciones y que no se entienda como algo sin importancia, como BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA refiere, como consecuencia de la omisión de llenados de formularios no se siguió y completó el procedimiento de confiabilidad EDTO, el cual incluye una investigación y acciones a tomar para cada reporte EDTO validado, al haberse evidenciado este incumplimiento, es evidente que la conservación y mantenimiento de los sistemas de a bordo de las aeronaves 767 (y por ende de la aeronave) fue afectada, la cual incluye sistemas y equipos que conforman la aeronave; asimismo, entre las acciones a tomar para los reportes validados no se descartan las acciones dirigidas a componentes o equipos de abordaje, pero al no haberse realizado la respectiva investigación con sus conclusiones y recomendaciones BoA no garantizó la seguridad de estos equipos; asimismo, la evidencia de la cantidad de formularios sin llenar es abundante, recurrente y no accidental

Respecto al libre arbitrio, vulneración al principio de proporcionalidad, seguridad jurídica y principio de taxatividad, que BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA, refiere que la DGAC hubiese incurrido con la imposición de la sanción establecida en la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023, de 20 de octubre de 2020, impugnada, debemos remitirnos al 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; en ese contexto la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023, de 20 de octubre de 2020, en base al análisis realizado a la normativa, los descargos presentados por la Empresa Pública Nacional Estratégica "BOLIVIANA DE AVIACIÓN — BoA" y los Informes Técnicos emitidos por la Dirección de Seguridad Operacional de la DGAC, RESOLVIÓ QUE SE HA EVIDENCIADO VULNERACIÓN A LA REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA - RAB 121, REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DOMESTICAS E INTERNACIONALES REGULARES Y NO REGULARES, SECCIÓN 121.2581 INCISO (B) (7) (III); AL HABER INCUMPLIDO EN REITERADAS OCASIONES LOS PROCEDIMIENTOS DE CONFIABILIDAD EDTO (LLENADO DE FORMULARIO EDTO) Y POR ENDE LOS PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO EDTO, LO CUAL REPRESENTA UN RIESGO SIGNIFICATIVO PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR NO REALIZAR Y DOCUMENTAR DE ACUERDO A PROCEDIMIENTO EL ANÁLISIS DE REPORTES DE SISTEMAS SIGNIFICANTES EDTO; hechos que se adecuan a lo establecido en el numeral 2 del Artículo 14 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150, de 24 de junio de 2004; en consecuencia al haberse determinado que la falta suscitada representa un RIESGO SIGNIFICATIVO PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL, determina sancionar a BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA con la suma de DEG25.000,00 (VEINTICINCO MIL 00/100 DERECHOS ESPECIALES DE GIRO).

En esa línea, la SCP 1302/2015-S2 de 13 de noviembre, estableció que: "Como se dijo anteriormente, la congruencia de las resoluciones judiciales y administrativas, constituye otro elemento integrador del debido proceso, al respecto la SC 0358/2010-R de 22 de junio, señaló lo siguiente. La congruencia como principio característico del debido proceso, entendida en el ámbito procesal como la estricta correspondencia que debe existir entre lo peticionado y lo



*resuelto, en materia penal la congruencia se refiere estrictamente a que el imputado no podrá ser condenado por un hecho distinto al atribuido en la acusación o su ampliación; ahora bien, esa definición general, no es limitativa de la congruencia que debe tener toda resolución ya sea judicial o administrativa y que implica también la concordancia entre la parte considerativa y dispositiva. Pero además esa concordancia debe mantenerse en todo su contenido, efectuando un razonamiento integral y armonizado entre los distintos considerandos y razonamientos emitidos por la resolución, esta concordancia de contenido de la resolución y su estricta correspondencia entre lo pedido, lo considerado y lo resuelto, conlleva a su vez la cita de las disposiciones legales que apoyan ese razonamiento que llevó a la determinación que se asume. En base a esos criterios se considera que quien administra justicia debe emitir fallos motivados, congruentes y pertinentes" (Sic.).*

*Lo anotado, tiene relación directa con la debida motivación y fundamentación que debe tener toda Resolución, al respecto la SCP 0249/2014-S2, de 19 de diciembre de 2014, establece que: "En relación a la motivación y fundamentación el Tribunal Constitucional Plurinacional en sus Sentencias Constitucionales Plurinacionales 0386/2013 de 25 de marzo de 2013 y 0903/2012 de 22 de agosto, señaló: 'La frondosa jurisprudencia del extinto Tribunal Constitucional, /a que se asume por cuanto esta no contraviene la nueva Ley Fundamental, ha entendido que: La garantía del debido proceso, comprende entre uno de sus elementos la exigencia de la motivación de las resoluciones, lo que significa, que toda autoridad que conozca de un reclamo, solicitud o dicte una resolución resolviendo una situación jurídica, debe ineludiblemente exponer los motivos que sustentan su decisión, para lo cual, también es necesario que exponga los hechos establecidos, si la problemática lo exige, de manera que el justiciable al momento de conocer la decisión del juzgador lea y comprenda la misma, pues la estructura de una resolución tanto en el fondo como en la forma, dejará pleno convencimiento a las partes de que se ha actuado no sólo de acuerdo a las normas sustantivas y procesales aplicables al caso, sino que también la decisión está regida por los principios y valores supremos rectores que rigen al juzgador, eliminándose cualquier interés y parcialidad, dando al administrado el pleno convencimiento de que no había otra forma de resolver los hechos juzgados sino de la forma en que se decidió" (Sic.).*

*En ese contexto, de la revisión de la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023, de 20 de octubre de 2020, se evidencia que determina con claridad los hechos atribuidos, la exposición clara de los aspectos fácticos pertinentes, describe de manera expresa los hechos contenidos en la norma jurídica legalmente aplicable al caso, describe de forma individual todos los argumentos presentados por BOLIVIANA DE AVIACIÓN BoA, realizando una valoración concreta de cada uno de ellos; asimismo, cumple con los principios y reglas que rigen a todo proceso administrativo sancionatorio, como ser la debida fundamentación, motivación, sana crítica, principio de congruencia y cumplimiento de las garantías constitucionales del debido proceso y derecho a la defensa, cumpliendo con el deber ineludible de toda autoridad que dicte una resolución con el debido sustento jurídico y legal; es decir que, deben estar fundamentadas en elementos de hecho y de derecho, en el presente caso, se ha valorado debidamente cada uno de los descargos transcritos en los memoriales presentados por BoA (siendo que no adjunto documentación de respaldo que acredite los extremos vertidos); asimismo, se analizaron los informes emitidos por la Dirección de Seguridad Operacional y la documentación adjunta a estos, la normativa legal plenamente aplicable al caso, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, el Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 150, de 24 de junio de 2004 (vigente al momento del hecho), por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, autoridad competente, Reglamento que establece las sanciones a las faltas, distinguiendo la calidad del Operador; aspectos que evidencian fehacientemente el cumplimiento a la normativa y procedimiento por parte de la Autoridad Administrativa (DGAC).*

*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° 030 de 30 de noviembre de 2020, bajo los siguientes argumentos: (fojas 294 a 299):**

**i) Señala 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:

Boliviana de Aviación está totalmente de acuerdo y de ninguna manera cuestiona las normas insertas en la RAB 121.2581 (b) (7) (iii), sin embargo de aquello, de ninguna manera podemos consentir que se nos pretenda iniciar acciones contraventoras por supuestos hechos fuera de todo contexto técnico y legal, es en ese sentido que: **BOLIVIANA DE AVIACIÓN RECUERDA A LA DGAC QUE TODOS LOS REQUISITOS ESPECIALES DE MANTENIMIENTO DISPUESTOS POR EL FABRICANTE PARA REALIZAR OPERACIONES EDTO, FORMAN PARTE DE SU PROGRAMA DE MANTENIMIENTO.**

En consecuencia, la autoridad aeronáutica mal puede afirmar cuando refiere que hallazgos recurrentes afectan la RAB 121.2581 (6) (7) (h), pretendiendo cuestionar que los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para realizar operaciones EDTO no formarían parte o no estarían insertos en el programa de mantenimiento de BoA de la flota 767.

En consecuencia, rechazamos la afirmación de la DGAC por no ajustarse a derecho, toda vez que: **UNA SITUACIÓN ES EL PROGRAMA DE CONFIABILIDAD, Y OTRA ES LA DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**, que en esencia, si bien pueden tener algunas semejanzas, pero de ninguna manera significa que necesaria y obligatoriamente vayan siempre juntas, en tal sentido, la autoridad aeronáutica boliviana al pretender iniciar la investigación al presente caso, manifiesta que supuestamente existiría vulneración a la RAB 121.2581(b) (7) (iii) Y ETM sección 7.1, que conforme se tiene escrito, se tiene presente una conjunción copulativa que en resultado ambas deben corresponder una de la otra de manera obligatoria y no de manera independiente como pretende entender la DGAC creando su propia confusión.

Así también, y en lo que toca al punto 7.1. del ETM, ponemos de manifiesto que todos los puntos insertos en el mismo son cumplidos a cabalidad por Boliviana de Aviación, sin que esta situación merezca mayores comentarios al respecto.

A mayor abundamiento, formulamos nuestros cuestionamientos a la DGAC descritos en la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023 de 20 de octubre de 2020, siendo éstos de respecto al presente proceso administrativo sancionador, de la siguiente manera:

➤ Con respecto al argumento de que el 80 % de los ítems no son relevantes para aplicar el procedimiento de los ítems significantes, adjunto se envía documentos de respaldo con su respectivo análisis de riesgos a cada constatación encontrada, la cual fue clasificada por problema y aeronave. con la cual se justifica que los repones no son significantes y que estos no afectan significativamente a la seguridad operacional. Como resultado de estos análisis se menciona que hay casos en los cuales hubo reportes que fueron escritos en el libro de mantenimiento que hacen referencia a que la aeronave no estaba en tramos EDTO, ya que estos fueron reportados en el vuelo de prueba debido al servicio C de la aeronave (M39B031, M39B028) sin pasajeros y otros que de acuerdo a la acción correctiva no afecta a los sistemas significantes EDTO (M39B028), los cuales están descritos a cabalidad en los análisis de riesgos presentados como documentación de descargo. De lo anterior, reitero a su Autoridad que en ningún momento se afectó a la seguridad de la operación EDTO.

➤ Con respecto al 2do párrafo, que si bien accidentalmente no se llenó los formularios por temas de falta de logística se demuestra a su Autoridad que, con los documentos de descargo presentados el porcentaje de reportes significantes en cuestión tampoco representa un riesgo significativo a la operación EDTO, en vista que los reportes observados tuvieron hasta 4 incidencias y fueron solucionados en un corto tiempo, también se aclara que todos los reportes fueron cerrados previo al despacho como se establece en los requerimientos de la operación, por lo tanto se desvirtúa el hecho a que su Autoridad hace referencia incumplimiento al Programa de Mantenimiento.

➤ En cuanto a la omisión de llenado de algunos formularios durante las fechas observadas por razones de falta de logística. nuevamente se le aclara a su Autoridad que posterior al análisis efectuado y, a la evaluación de riesgos de los ítems y/o contenido de los repones. **NINGUNO DEMUESTRA EL NO CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO, NI AFECTA LA SEGURIDAD OPERACIONAL.** Confirmando de esta manera que si bien no se llenaron algunos formularios los ítems concernientes a estos eventos fueron correctamente y en tiempo solucionados antes o previos a los vuelos programados, por lo que se demuestra ampliamente que el Programa de Mantenimiento fue cumplido y que las aeronaves fueron liberadas con un nivel aceptable de seguridad.

➤ Refiere la DGAC. presencia de un posible incumplimiento al Programa de Mantenimiento, se aclara a la autoridad que la RAB 121.2581 (b) (7) (iii) menciona: que los requisitos especiales de





mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento, y lo escrito en el Programa de Mantenimiento de la Flota B767 de Boliviana de Aviación establece lo siguiente en su sección 0.1: que los requerimientos de mantenimiento para operaciones con tiempo de desviación extendida (EDTO) para la flota B767-300ER son descritos en: El Programa de Mantenimiento Requerido de la flota B767-300ER y el Manual EDTO (ETM); esto no significa que el Programa de Confiabilidad EDTO sea parte del Programa de Mantenimiento, ya que se aclara que en el Manual EDTO (ETM) en sus secciones 3,4,5,6,8,9,10,11,12 describen los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, se aclara a la Autoridad que el objetivo principal de un programa de confiabilidad es: medir la efectividad de un programa de mantenimiento para mantener un nivel aceptable de confiabilidad de los sistemas y componentes de las aeronaves de cada flota, como esta descrito en el Manual de Confiabilidad de Boliviana de Aviación en su sección 1.1 párrafos 6 y 7, por lo que el objetivo principal del Programa de Confiabilidad EDTO (sección 7 Manual EDTO (ETM)) es monitorear confiabilidad de los Sistemas Significantes EDTO del programa de Mantenimiento para mantener un nivel aceptable de confiabilidad de dichos sistemas como esta descrito en la AC 120-42B\*. Por lo tanto, se desvirtúa la afirmación de que se habría incumplido con la RAB 121.2581 (b) (7) (iii). Aclarar a su Autoridad que el Programa de Confiabilidad EDTO esta descrito en un capítulo dentro del Manual de EDTO (ETM) lo cual no implica que sea parte del Programa de Mantenimiento ya que su objetivo es monitorear al programa de mantenimiento de la flota B767-300ER.

➤ En la resolución de la DGAC hace mención al incumplimiento de la RAB 121.2581 (b) (7) (iii), en dicho documento menciona "que los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento, con respecto a esto si se ha cumplido con estos requisitos en el programa de MM de esa flota de acuerdo al documento "767 CMP\_Supplement\_D6T11605\_Rev\_N", en dicho documento también menciona seguir los lineamientos establecidos en la AC 120-42B Circular de Asesoramiento de la autoridad del estado de diseño, lineamientos que no estaban establecidos en la RAB si no hasta MAR-19 (enmienda 10), fecha en la cual se implementó el Apéndice T en la RAB 121, donde se describen los lineamientos que se establece para la Confiabilidad EDTO (apéndice T (h)), es más esta enmienda recién fue efectiva a partir de 22-ago-19. En la resolución administrativa sancionatoria solo se basa se ha infringido la RAB 121.2581 (b) (7) (iii) donde hasta la enmienda 8 a dicho documento no estaban establecidos esos lineamientos, por lo tanto, todos los lineamientos establecidos en el Manual ETM estaban escritos en base a la CA (Circular de Asesoramiento) de otra autoridad. Por lo que las constataciones encontradas en la auditoria de jun-19 a la Confiabilidad EDTO, es antes de la vigencia de la RAB 121 enmienda 10. En consecuencia, se solicita no tomar en cuenta las anteriores auditorías al no estar establecido los lineamientos de Confiabilidad EDTO en la RAB 121.

➤ Con referencia al Programa de Mantenimiento y al Programa de Confiabilidad EDTO, queremos manifestarle que el 1ro contiene las tareas con sus respectivos intervalos, identificaciones para cada tipo de operación y esta custodiado para cada aeronave de cada Programa de Mantenimiento (B767-300ER), dichas tareas se ejecutan para el mantenimiento de cada aeronave y el 2do es una herramienta para evaluar la efectividad del Programa de Mantenimiento, específicamente monitorea los sistemas Significantes EDTO para llevarlos a un nivel aceptable de confiabilidad de dichos sistemas y está orientado a eventos, efectivamente van juntos como especifica su Autoridad pero los objetivos no son los mismos. Efectivamente que los reportes que no fueron plasmados en los formularios, no significan que dichos eventos no hayan sido analizados previo al despacho de la aeronave ya que el personal que atiende esta operación tiene está debidamente calificado y está en comunicación constante con las diferentes jefaturas que forman parte del Grupo CASS en su momento. Además, con todo lo anterior expuesto se aclara que la falta en ningún momento incumplió con el Programa de Mantenimiento ni se puso en riesgo la seguridad de la operación (de acuerdo a los análisis de riesgo), confirmándole de esta manera que. si bien hubo un error de forma, no merecía ser considerada por su autoridad como una falta Significante.

➤ Si bien accidentalmente no se llenó los formularios EDTO de los reportes observados, solo hubo omisión de procedimiento, pero del Programa de Confiabilidad EDTO (Manual EDTO (ETM)) y no así del Programa de Mantenimiento como se hace mención a la RAB 121.2581 (b) (7) (iii), por lo tanto, la DGAC no puede afirmar con total certeza que la omisión de llenado de un formulario AFECTA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AERONAVE.

➤ Asimismo, nos cabe observar a su autoridad que las menciones de incumplimiento al Programa de Mantenimiento y la afectación a la seguridad operacional. sin previa evaluación y/o análisis del contenido de los reportes que no fueron plasmados en los formularios en cuestión, por lo que una vez más demostramos que el llenado de este formulario no constituye una falta grave, si no por el contrario un procedimiento de registro y control que no es único para el efecto creado, siendo



así que todos los reportes sin excepción y por el personal idóneo son analizados en el proceso de identificación del ítem significativo de acuerdo a los procedimientos del Manual EDTO (ETM) previo a la liberación de la aeronave.

Así también, corresponde aclarar a la autoridad que en ningún momento se ha incumplido con la RAB 121.2581(b) (7) (iii) que a la letra dice: "...que los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento", que con los conceptos vertidos en los párrafos anteriores se concluye que no se ha incumplido con los procedimientos de Mantenimiento EDTO, como lo especifica su Autoridad en la resolución administrativa sancionatoria en su parte resolutoria.

Por temas de falta de logística si se ha omitido el procedimiento descrito en la sección 7.1 del Manual EDTO (Programa de Confiabilidad EDTO) con el no llenado del formulario EDTO, aclarar nuevamente que la esencia del Programa de Confiabilidad EDTO es monitorear la confiabilidad de los Sistemas Significantes EDTO del Programa de Mantenimiento para mantener un nivel aceptable de confiabilidad de dichos sistemas como esta descrito en AC 120-42B, por lo que de acuerdo a lo mencionado esta falta no puede ser tipificada como falta grave, peor aún que al saber los resultados de los análisis de riesgos presentados afirman que en ningún momento hubo un riesgo significativo para la operación EDTO en el periodo afectado.

ii) Manifiesta que, lo expuesto en el punto II precedente, no ha sido valorado por la DGAC conforme en derecho corresponde. Por el contrario, pretende justificar su decisión sancionatoria en el recurso que resuelve nuestro recurso de revocatoria, respondiendo a nuestros 12 puntos en 6 puntos en su quinto considerando, los cuales respondemos de la siguiente manera:

Con respecto a los punto 1, 2, 3 y 4 DGAC.- Adjunto se envía los respaldos (análisis de riesgos) donde se especifica que los reportes que no fueron analizados no afectan significativamente a la seguridad operacional de esta flota.

De igual manera se menciona que tanto a los reportes EDTO, como a los reportes en general, se les da el respectivo seguimiento en los formularios CASS, este formulario se envía diariamente (actualizado) a todos los miembros del Grupo CASS. Adjunto se envía los respaldos de las páginas de los formularios CASS donde se encuentran los reportes EDTO, que fueron observados.

Con respecto al punto 5 DGAC. cabe mencionar que los argumentos vertidos por la AAC con respecto a los documentos mencionados FAA AC 120-42B acápite 301 inciso (a) e inciso (i) y Documento 10085 de la OACI "Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)" Primera Edición año 2017, sección 4.2.2.1, afirman lo siguiente:

FAA AC 120-42B acápite 301: El titular del certificado (operador con certificación ETOPS) que realiza ETOPS con aviones de 2 motores debe cumplir con los requerimientos de mantenimiento de ETOPS. Estos requerimientos son discutidos en los siguientes párrafos:

FAA AC 120-42B acápite 301 inciso (a): .....El programa de Mantenimiento básico debe ser un programa de mantenimiento e inspección que contenga las instrucciones para una aeronavegabilidad continua, basado en el programa de mantenimiento del fabricante, o aquellas contenidas en un manual de mantenimiento del titular del certificado aprobado en sus Especificaciones de Operación (OpSpecs) Esos requerimientos suplementarios incluyen los procesos de entrenamiento y mantenimiento mejorados que aseguren que las aeronaves ETOPS logren y mantengan el nivel de performance y confiabilidad necesarios para operaciones ETOPS.

FAA AC 120-42B acápite 301 incisos (i): Describe los procesos de confiabilidad ETOPS.  
En conclusión, de estos dos párrafos, la AC 120-42B afirma que el Programa de Mantenimiento y el Programa de Confiabilidad son parte de los requerimientos para el mantenimiento ETOPS y no así que el Programa de Confiabilidad es parte del Programa de Mantenimiento de BoA para la flota que realiza las operaciones EDTO.

Documento 10085 de la OACI "Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)" Primera Edición año 2017, sección 4.2.1.1 y 4.2.2.1: Afirma que en el contexto de este Manual el término "Programa de Mantenimiento EDTO" significa los elementos relacionados con el mantenimiento (tareas de mantenimiento (Programa de Mantenimiento BOA), manuales de organización (MCM BoA), procedimientos, etc.) que deben se implementados los operadores para respaldar sus operaciones EDTO. En este contexto, el programa de mantenimiento de aeronaves para EDTO es un elemento del programa de mantenimiento EDTO del operador. Y ahí afirma que el Programa de Confiabilidad es parte de los elementos para una operación EDTO.





En conclusión, una vez más se afirma que el Programa de Confiabilidad es parte de los requerimientos para el mantenimiento EDTO.

Programa de Mantenimiento Flota B767 Sección 0.1: Este documento menciona que el Manual EDTO forma parte de los requerimientos de mantenimiento para las operaciones EDTO de BoA y no especifica que es parte del Programa de Mantenimiento de la flota B767-300ER.

Manual ETM (EDTO) Secciones 1.1 y 2.1: Este manual no menciona que es parte del Programa de Mantenimiento de la Flota B767, sino que "El Manual EDTO establece los procedimientos de configuración, mantenimiento y procedimientos que deben ser incorporados para cumplir con los requisitos de aprobación del diseño tipo EDTO definidos en FAA Circular de Asesoramiento (AC) 120-42B"

RAB 121.2581 (h) (7) (iii): Afirma "que los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento", este requerimiento, sí es cumplido por el Programa de Mantenimiento de BoA porque fue elaborado en base a los requerimientos del fabricante en su documento "767 CMP Supplement D6T11605 MODELS: 767-200/300/400 REVISION/DATE: N — SEPTEMBER 2016", documento en el que el fabricante describe los requerimientos para las operaciones ETPOS, en base a este documento se identificaron las tareas EDTO en el Programa de mantenimiento, para que posteriormente sean aprobados por la AAC.

En conclusión, BoA ha cumplido con todos los requerimientos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO en su Programa de Mantenimiento, tal como también está especificado en el AC 120-42B acápite 301 inciso (a) y el 767 CMP Supplement D6T11605 MODELS: 767-200/300/400. Al parecer se está confundiendo el término "requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO" con el término "requerimiento de mantenimiento para operaciones EDTO". Por lo tanto, la omisión del llenado del formulario no es una falta muy grave, de acuerdo al Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio de la DGAC, ya que en ningún momento se incumplió con el Programa de Mantenimiento de la Flota B767 de BoA, por lo anteriormente expuesto.

iii) Menciona que, 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 029/2019 C.F.S.) de fecha 02 de junio de 2020, en su tercer considerando, punto 3. último párrafo, tercera línea. página seis; afirma que BoA HA VULNERADO la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 121.2581, inciso b) (7) (iii), 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° 023 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.

iv) Indica que, por otra parte, la DGAC en su Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. N° 023 de 20 de octubre de 2020 dispone emitir una sanción DEG 25.000,00 (Veinticinco mil derechos especiales de giro) teniendo como base la supuesta vulneración al inciso 2 de Artículo 14 del Reglamento de Faltas y Sanciones, el cual nos permitimos transcribir a continuación:

ARTICULO 14° SE IMPONDRÁ UNA MULTA EN DERECHOS ESPECIALES DE GIRO, DE ACUERDO A LA TABLA DE REFERENCIA A LOS PROPIETARIOS Y OPERADORES DE AERONAVES CIVILES, EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS DE TRANSPORTE REGULAR, NO REGULAR Y POSEEDORES DE CERTIFICADOS EN LOS CASOS SIGUIENTES:

OPERADOR 119 DE 5.000-50.000 DEG

2. POR NO EFECTUAR DE MANERA REGLAMENTARIA LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES, EQUIPOS DE ABORDO Y OTROS NECESARIOS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES.

Al respecto corresponde rechazar también que la tipificación antojadiza efectuada por la DGAC,



conforme se tiene en el inciso 2 del Artículo 14 del reglamento de Faltas y Sanciones poniendo de manifiesto lo siguiente:

1. LA OMISIÓN DE LLENADO DE FORMULARIOS EDTO, AFECTÓ A LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES 767???,
2. LA OMISIÓN DE LLENADO DE FORMULARIOS EDTO, AFECTÓ A LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS EQUIPOS DE A BORDO DE LAS AERONAVES 767???,
3. LA OMISIÓN DE LLENADO DE FORMULARIOS EDTO, NO GARANTIZÓ LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS DE LA FLOTA 767???

Conforme lo descrito en el acápite precedente, NADA DE AQUELLO OCURRIÓ, en tal sentido no existe incumplimiento por parte de BoA. Siguiendo la misma línea, nos corresponde manifestar lo siguiente: Ante un supuesto incumplimiento por parte del operador, no advertimos una graduación de sanciones de acuerdo a la tipicidad de la falta, es decir, los montos pecuniarios que van desde DEG's 5.000 hasta DEG's 50.000 BoA cuál es la falta que amerita la imposición de DEG's 5.000 y que faltas son posibles a DEG's 7.000, 10.000, 15.000 hasta alcanzar DEG's 50.000, 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 N° 2341 de procedimiento administrativo en sus Artículos 72 y 73, disponen que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando éstas hayan sido previstas por norma expresa, si bien su Reglamento de Faltas y Sanciones puede contemplar la imposición de sanciones que van desde DEG 5.000 hasta DEG 50.000, 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 (Nullumcrimen sine lege previa),
- b) La reserva de ley (Nullum crimen sine legescripta) y,
- c) la exigencia de certeza o determinación (Nullumcrimen sine legescripta 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 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 DEG's 25.000,00 (Veinticinco mil 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 demostramos la vulneración de Derechos y Principios Constitucionales en los que está incurriendo la DGAC.

7. Mediante Auto RJ/AR-007/2021, 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° 030 de 30 de noviembre de 2020. (fojas 301)

**CONSIDERANDO:** que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 276/2021, de 26 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 acepte el Recurso Jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación "BoA", y en consecuencia disponer la revocatoria de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 030 de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**CONSIDERANDO:** que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 276/2021, se tienen las siguientes conclusiones:

1. Que el párrafo 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. La misma Ley establece en su artículo 28, inciso b), lo siguiente: "Causa: Deberá sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirvan de causa y en el derecho aplicable" e inciso e) "Fundamento: Deberá ser fundamentado, expresándose en forma concreta las razones que inducen a emitir el acto, consignando, además, los recaudos indicados en el inciso b) del presente artículo"

6. 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

7. Asimismo el artículo 42, numeral II, del mismo cuerpo normativo establece: "La Administración Pública no podrá dejar de resolver el asunto sometido a su conocimiento aduciendo falta, oscuridad o insuficiencia de los preceptos legales aplicables".

8. 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

9. El Reglamento a la Ley N° 2341, aprobado por el Decreto Supremo N° 27113, en su artículo 28, numeral I, señala que el acto administrativo debe pronunciarse, de manera expresa, sobre todas las peticiones y solicitudes de los administrados incoadas en el procedimiento que le da origen.

10. Una vez mencionado los antecedentes y normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis del recurso planteado por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa, Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación - BoA, en su recurso jerárquico, en relación al agravio expresado por BoA e inserto en la resolución revocatoria en su considerando cuarto, numeral 6, que señala: "En la resolución de la DGAC hace mención al incumplimiento de la RAB 121.2581 (b) (7) (iii), en dicho documento menciona "que los requisitos especiales de mantenimiento dispuestos por el fabricante para conducir



una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento, con respecto a esto si se ha cumplido con estos requisitos en el programa de MM de esa flota de acuerdo al documento "767 CMP\_Supplement\_D6T11605\_Rev\_N", en dicho documento también menciona seguir los lineamientos establecidos en la AC 120-42B Circular de Asesoramiento de la autoridad del estado de diseño, lineamientos que no estaban establecidos en la RAB si no hasta MAR-19 (enmienda 10), fecha en la cual se implementó el Apéndice T en la RAB 121, donde se describen los lineamientos que se establece para la Confiabilidad EDTO (apéndice T (h)), es más esta enmienda recién fue efectiva a partir de 22-ago-19. En la resolución administrativa sancionatoria solo se basa se ha infringido la RAB 121.2581 (b) (7) (iii) donde hasta la enmienda 8 a dicho documento no estaban establecidos esos lineamientos, por lo tanto, todos los lineamientos establecidos en el Manual ETM estaban escritos en base a la CA (Circular de Asesoramiento) de otra autoridad. Por lo que las constataciones encontradas en la auditoría de jun-19 a la Confiabilidad EDTO, es antes de la vigencia de la RAB 121 enmienda 10. En consecuencia, se solicita no tomar en cuenta las anteriores auditorías al no estar establecido los lineamientos de Confiabilidad EDTO en la RAB 121"; corresponde manifestar, que el artículo 28, numera I del Reglamento a la Ley 2341, aprobado por Decreto Supremo N° 27113, señala: "I. El objeto del acto administrativo es la decisión, certificación o juicio de valor sobre la materia sujeta a conocimiento del órgano administrativo. **El acto debe pronunciarse, de manera expresa, sobre todas las peticiones y solicitudes de los administrados incoadas en el procedimiento que le da origen.**", al respecto, se observa que la DGAC omitió pronunciarse referente al cumplimiento que habría realizado BoA conforme al documento "767 CMP\_Supplement\_D6T11605\_Rev\_N", asimismo no se manifiesta respecto a la aplicación de la enmienda 10 a la RAB 121 y la implementación del apéndice T, en la RAB 121 y si ésta fue efectiva a partir del 22 de agosto de 2019. Por lo que esta instancia no puede emitir criterio, toda vez que la DGAC no se pronunció al respecto.

11. Ahora bien el inciso b) del artículo 32 del Decreto Supremo N° 27113 de 23 de julio de 2003, reglamentario de la Ley N°2341 de Procedimiento Administrativo, establece que se considera requisito esencial previo a la emisión del acto administrativo, el debido proceso cuando están comprendidos derechos subjetivos o intereses legítimos.

Al respecto, la Sentencia Constitucional Plurinacional 1234/2017-S1 de 28 de diciembre de 2017, señala: "III.4. Sobre la motivación y fundamentación de las resoluciones en el debido proceso. Al respecto la antes mencionada SCP 0249/2014-S2, estableció que: "En relación a la motivación y fundamentación el Tribunal Constitucional Plurinacional en sus Sentencias Constitucionales Plurinacionales 0386/2013 de 25 de marzo de 2013 y 0903/2012 de 22 de agosto, señaló: 'La frondosa jurisprudencia del extinto Tribunal Constitucional, la que se asume por cuanto esta no contraviene la nueva Ley Fundamental, ha entendido que: «La garantía del debido proceso, comprende entre uno de sus elementos la exigencia de la motivación de las resoluciones, lo que significa, que toda autoridad que conozca de un reclamo, solicitud o dicte una resolución resolviendo una situación jurídica, debe ineludiblemente exponer los motivos que sustentan su decisión, para lo cual, también es necesario que exponga los hechos establecidos, si la problemática lo exige, de manera que el justiciable al momento de conocer la decisión del juzgador lea y comprenda la misma, pues la estructura de una resolución tanto en el fondo como en la forma, dejará pleno convencimiento a las partes de que se ha actuado no sólo de acuerdo a las normas sustantivas y procesales aplicables al caso, sino que también la decisión está regida por los principios y valores supremos rectores que rigen al juzgador, eliminándose cualquier interés y parcialidad, dando al administrado el pleno convencimiento de que no había otra forma de resolver los hechos juzgados sino de la forma en que se decidió. Al contrario, cuando aquella motivación no existe y se emite únicamente la conclusión a la que se ha arribado, son razonables las dudas del justiciable en sentido de que los hechos no fueron juzgados conforme a los principios y valores supremos, vale decir, no se le convence que ha actuado con apego a la justicia, por lo mismo se le abren los canales que la Ley Fundamental le otorga para que en búsqueda de la justicia, acuda a este Tribunal como contralor de la misma, a fin de que dentro del proceso se observen sus derechos y garantías fundamentales, y así pueda obtener una resolución que ordene la restitución de dichos derechos y garantías, así se ha entendido en varios fallos de este Tribunal, entre ellos, la SC



0752/2002-R de 25 de junio. Asimismo, cabe señalar que la motivación no implicará la exposición ampulosa de consideraciones y citas legales, sino que exige una estructura de forma y de fondo, pudiendo ser concisa, pero clara y **satisfacer todos los puntos demandados**, debiéndose expresar las convicciones determinativas que justifiquen razonablemente su decisión en cuyo caso las normas del debido proceso se tendrán por fielmente cumplidas; al contrario, cuando la resolución aun siendo extensa no traduce las razones o motivos por los cuales se toma una decisión, dichas normas se tendrán por vulneradas» (SC 2023/2010-R de 9 de noviembre reiterada por la SC 1054/2011-R de 1 de julio).”

12. El debido proceso consiste en la conjunción de garantías tales como participar efectivamente en el procedimiento pudiendo ejercer todas y cada una de las garantías reconocidas para el efecto. Entre las que se encuentran el obtener decisiones correctamente fundadas y motivadas a todos los puntos del recurrente, brindar la seguridad y certeza que el pronunciamiento a emitir goce de todos los requisitos procedimentales exigidos dotando al administrado de la certeza y confianza que los administrados tengan en la observancia y respeto de las situaciones derivadas de la aplicación de las normas válidas, vigentes y aplicables, confianza que nace de la estabilidad en cuanto a la consecuencia jurídica de los actos y decisiones que asume el Estado a través de sus órganos de poder.

En tal sentido y considerando que la garantía del debido proceso, comprende entre uno de sus elementos la exigencia de la motivación y fundamentación de las resoluciones a todos los puntos demandados, es necesario que la Dirección General de Aeronáutica Civil de respuesta a la totalidad de los argumentos de BoA.

13. En consideración a todo lo señalado y sin que amerite ingresar en el análisis de fondo de los 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 planteado por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación “BoA”, y en consecuencia disponer la revocatoria de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 030 de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**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:**

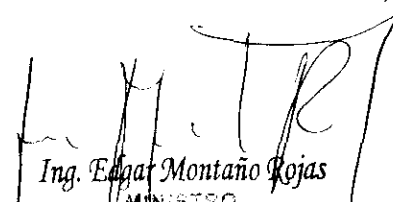
El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en ejercicio de sus atribuciones,

**RESUELVE:**

**PRIMERO.-** Aceptar el Recurso Jerárquico interpuesto por Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación “BoA” y en consecuencia disponer la revocatoria de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 030 de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**SEGUNDO.-** Instruir a la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC emitir resolución que resuelva el recurso de revocatoria de Ronald Salvador Casso Casso en representación de la Empresa Pública Nacional Estratégica, Boliviana de Aviación “BoA”, en la que contemple los aspectos indicados.

Comuníquese, regístrese y archívese.

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