RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 112

La Paz, 28 ABR. 2021

VISTOS: El recurso jerárquico interpuesto por Ronny Alexander Balderrama Virreira, Director General Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria Nº 033, de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC.

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

1. A través de Auto Inicial de Formulación de Cargos "Caso Nº 002/2020 C.F.S." de 03 de junio de 2020, la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC, inició cargos en contra de AASANA por existir indicios de vulneración a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.13, Fase 13, y numeral 5.1.14, Fase 14; siendo que en fechas 26 y 27 de septiembre de 2018, se finalizó la Verificación Periódica en Vuelo de los procedimientos IAC VOR "Y" RWY10 y SID TERAX 1 RWY28 del Aeropuerto de El Alto/La Paz, en el que se constató que ambos procedimientos se encontraban desactualizados, observación que se hizo conocer a AASANA mediante nota SGAC 4352/2018 DNA 1911/2018, ante lo cual, en fecha 21 de noviembre de 2018, mediante nota YVYA/2390/2018, AASANA hace conocer que el VOR/PAZ se encontraría desactivado y que los procedimientos observados habrían sido suspendidos según NOTAM C1277/18 y C1278/18, lo cual habría sido verificado en el Boletín Previo al Vuelo (PIB), de fecha 23 de octubre de 2018, señalando además, que una vez instalada la nueva radioayuda, los procedimientos serán actualizados; consiguientemente por nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18, de 17 de diciembre de 2018, se aceptó el Plan de Acción Correctiva presentado por AASANA; sin embargo, revisados los procedimientos vigentes, se observa que la SID TERAX 1 no se había suspendido tal como hizo conocer AASANA en su nota YVYA/2390/2018, y tampoco se contaría con la actualización de la Salida Instrumental Normalizada; incumpliendo el Plan de Acción correctiva presentado por AASANA; hechos que se adecúan como posible comisión de las faltas previstas en los numerales 16 y 19 del artículo 20 del Reglamento de Faltas y Sanciones, vigente al momento del hecho.

2. Mediante memorial presentado en fecha 25 de junio de 2018, AASANA contestó a la formulación de Cargos y adjuntó prueba de descargo.

3. Mediante Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, de 15 de octubre de 2020, la DGAC resolvió sancionar a la Administración de Aeropuertos y Servicios a la Navegación Aérea – AASANA, con la suma de DEG 10.000,00 (Diez Mil 00/100 Derechos Especiales de Giro), por haber vulnerado la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.13, Fase 13, y numeral 5.1.14, Fase 14; siendo que en fecha 26 y 27 de septiembre de 2018, se realizó la Verificación Periódica en Vuelo de los Procedimientos IAC VOR "Y" RWY10 y SID TERAX 1 RWY28 del Aeropuerto de El Alto/La Paz en el que se constató que ambos procedimientos se encontraban desactualizados, observación que se hizo conocer a AASANA mediante nota SGAC 4352/2018 DNA 1911/2018, ante lo cual, en fecha 21 de noviembre de 2018, mediante nota YVYA/2390/2018, AASANA hace conocer que el VOR/PAZ se encontraría desactivado y que los procedimientos observados habrían sido suspendidos según NOTAM C1277/18 y C1278/18, lo cual habría sido verificado en el Boletín Previo al Vuelo (PIB), de fecha 23 de octubre de 2018, señalando además, que una vez instalada la nueva radio ayuda, los procedimientos serán actualizados; consiguientemente por nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18, de 17 de diciembre de 2018, se aceptó el Plan de Acción Correctiva presentado por AASANA; sin embargo, revisados los procedimientos vigentes, se observa que la SID TERAX 1 no se había suspendido tal como hizo conocer AASANA en su nota YVYA/2390/2018, y tampoco se contaría con la actualización de la Salida Instrumental Normalizada; incumpliendo el Plan de Acción Correctiva presentado por AASANA; siendo pasible a sanción conforme lo dispuesto por los numerales 16 y 19 del Artículo 20 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial Nº 150, de 24 de junio de 2004, vigente al momento del hecho.

4. Mediante Memorial presentado ante la DGAC en fecha 05 de noviembre de 2020, AASANA interpuso recurso de revocatoria en contra de la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S.

Nº 021, de 16 de octubre de 2020, exponiendo los siguientes agravios (fojas 116 y 117):

1) *De los documentos presentados en la etapa probatoria, no fueron considerados por su autoridad, los cuales deben ser analizados nuevamente en especial las notas YVYA 2390/2018, YVYB/0805/2018, YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 de fecha 21 de noviembre de 2018, la cual indica "**Se realizará la actualización de los procedimientos mencionados posterior a la instalación de la nueva radioayuda, teniendo los datos actualizados de la misma**", en NINGUN MOMENTO AASANA se compromete a mantener suspendidos los procedimientos de vuelo posterior a la instalación y activación de la radioayuda, cumpliendo con el proceso de actualización mediante la remisión de la nota YVYA 1479/2019 de fecha agosto de 2019 y no incumpliendo ningún Plan de Acción Correctiva, también es necesario hacer notar que en la nota DGAC-5449/2019 DNA-2293/18 de fecha 17 de diciembre de 2018 la AAC indica "**siendo que ambos procedimientos se encuentran basados en el VOR `PAZ` radioayuda que actualmente se halla fuera de servicio por cambio de equipo y las aproximaciones se encuentra suspendidas HASTA LA REPOSICIÓN del equipo**", en consecuencia y en el marco de garantizar la seguridad operacional AASANA realizó el EESO mencionado en el descargo correspondiente sin tener la necesidad de remitir el mismo a la AAC para su aceptación debido a que el punto 5.1.7 Fase 7 Realizar actividades de seguridad del Apéndice J de la RAB 92 dice "**El PDSP debe realizar, DURANTE EL PROCESO DE DISEÑO, una evaluación de la seguridad operacional y el análisis de riesgo correspondiente**" por lo que esta Fase no es aplicable al procedimiento SID TERAX 1 debido a que la misma en vigencia desde junio del 2013 y no se encontraba en proceso de diseño. Asimismo es necesario también mencionar que no se incumplió con los puntos 5.1.13 FASE 13 y 5.1.14 FASE 14 debido a que el análisis de la que derivó del cumplimiento de estas fases fue remitido en el proceso de actualización y modificación de las SID El Alto. **En este entendido la averiguación de la verdad material resulta eminente para que el proceso conduzca a decisiones justas, en un Estado Social Constitucional de Derecho, donde la solución de los conflictos, se basa en el establecimiento de la verdad como única garantía de la armonía social" (Sic.)***

2) *Asimismo, señalan que, "...la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, no tiene referencia a la aplicabilidad del principio de verdad material señalado, sin realizar una valoración adecuada de los documentos presentados como prueba de lo señalado mediante el memorial de fecha 25 de junio de 2020, informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó la Unidad de Navegación Aérea de la DGAC" (Sic.); al respecto hacen referencia al Auto Supremo Nº 225/2015; en consecuencia solicitan revocar la Resolución Administrativa sancionatoria C.F.S. Nº 021, de 16 de octubre de 2020".*

5. La DGAC mediante Resolución de Recurso de Revocatoria CFS Nº 033, de 30 de noviembre de 2020, confirmó el recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, de 16 de octubre de 2020, ratificando la misma en todas sus partes. Tal determinación fue asumida en consideración al siguiente análisis (fojas 128 a 134):

1. **Al punto 1 y 2,** respecto a que los documentos presentados en la etapa probatoria no fueron considerados, **de la revisión de la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, de 16 de octubre de 2020, se puede establecer fehacientemente que la misma realiza un análisis y valoración detallada punto por punto de la prueba de descargo adjuntada al proceso, refiriendo expresamente que, el Informe Técnico JRAC/CBB 2412/2020 PANS/OPS 027/2020, de 14 de julio de 2020, suscrito por la Dirección de Navegación Aérea, valoró los descargos presentados por AASANA señalando lo siguiente:**

   "En fechas 26 y 27 de septiembre de 2018, se realizó la Verificación Periódica en Vuelo de los Procedimientos de Vuelo por Instrumentos Publicados en la AIP-Bolivia, hallándose dos (2) no conformidades, las cuales se hacen conocer al Proveedor de Servicios mediante nota DGAC 4359/2018 dna-1911/2018, de 15 de octubre de 2018. (Sic.).

CÓDIGO	CONSTATACIÓN
PANS OPS IAC VOR Y RWY10 SLLP-01	SLLP IAC VOR "Y" Rwy 10 - La declinación magnética de la IAC no ha sido actualizada desde el año 2005.
PANS OPS SID TERAX 1 RWY 28 SLLP - 02	SLLP SID TERAX 1 Rwy 28 - La carta debe ser actualizada con la declinación magnética periódicamente

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

En fecha 21 de noviembre de 2018 AASANA presentó Plan de Acción Correctivo (PAC). Mediante Nota YVYA 2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 indicando la suspensión de los dos (2) procedimientos y haciendo conocer que el VOR PAZ se hallaba desactivado por cambio de equipo.

En fecha 27 de diciembre de 2018, mediante nota DGAC 5449/2018 DNA-2293/18, de 17 de diciembre de 2018, se aceptó el PAC presentado por AASANA, indicando claramente que "los procedimientos observados deberán ser reemplazados y validados por otros nuevos antes de su puesta en servicio nuevamente" y de esta forma quedaron cerradas las dos (2) observaciones.

La Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea – AASANA en contraposición a lo declarado en el PAC de fecha 21 de noviembre de 2018, se constató que la SID TERAX 1 se halla vigente a partir del 01 de abril de 2019, por lo que es derivado a la Comisión de Faltas y Sanciones por incumplimiento al Plan de Acción correctivo presentado.

Asimismo, el citado informe refiere que las funciones de la Autoridad Aeronáutica Civil son las de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas", enmarcadas en dichas tareas, realizar el seguimiento de Planes de Acción Correctivos; es así que la AAC al momento de aceptar un Plan de Acción correctivo (PAC) y cerrar una no conformidad en base a este, acepta el compromiso de cumplimiento por parte del Proveedor de Servicios, no teniendo la necesidad, ni la obligación de realizar posteriores consultas.

La administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea – AASANA, menciona que en el mes de marzo de 2019, realizó el estudio de Evaluación de Seguridad Operacional (EESO), referente a la suspensión de la SID TERAX 1 RWY 28, lo cual es destacable, pero este estudio no fue presentado ante la Autoridad Aeronáutica Civil, para su aceptación, como establece la RAB 92.

En esa línea, "La Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 92, Apéndice J5.1.7 Realizar Actividades de Seguridad Operacional, refiere que, "Una evaluación de seguridad operacional es un proceso formal. Por medio de este análisis de riesgo, el PDSP puede garantizar que los riesgos asociados a un cambio del sistema se han identificado correctamente y se han mitigado antes que el procedimiento sea implantado. Los resultados y conclusiones del análisis de riesgo se describirán en un plan de seguridad donde se documenta dicho análisis el estudio de seguridad será presentado a la AAC y deberá contar con su aceptación" (Sic.); siendo que el estudio realizado no fue presentado ante la AAC y no cuenta con la aceptación, es un incumplimiento a la reglamentación.

Si bien en fecha 07 de agosto de 2019, la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea AASANA remitió a la DGAC las SID del Aeropuerto de El Alto mediante nota YVYA 1479/2019, el mismo fue devuelto al Proveedor de Servicios, debido a contar con observaciones de aplicación de criterios PANS OPS y cálculos, mismas SID fueron enviadas nuevamente a través de nota YVYA 354/20, en fecha 26 de febrero de 2020 y a la fecha se encuentra en análisis" (Sic.)

FINALMENTE EL INFORME TÉCNICO JRAC/CBB 2412/2020 PANS/OPS 027/2020, DE 14 DE JULIO DE 2020, CONCLUYE SEÑALANDO QUE, LOS ARGUMENTOS Y PRUEBAS DOCUMENTALES PRESENTADOS POR AASANA NO LLEGARON A DESVIRTUAR LOS CARGOS INICIADOS POR LA COMISIÓN DE FALTAS Y SANCIONES.

En ese contexto, conforme a las atribuciones establecidas en el numeral 9 del artículo 38 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial Nº 150, de 24 de junio de 2004 (vigente al momento del hecho), la Comisión de Faltas y Sanciones designada mediante Resolución Administrativa Nº 002, de 03 de enero de 2020, emitió el informe CFS-0091/2020 DGAC-23036/2020, de 16 de octubre de 2020, en el cual realizan un análisis y valoración de todos los antecedentes, informes, (incluido el informe técnico de valoración de descargos JRAC/CBB2412/2020 PANS/OPS 027/2020 de 14 de julio de 2020), pruebas de descargo y etapas del proceso administrativo sancionador, concluyendo que los

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

descargos presentados por AASANA, no desvirtúan los cargos por los que se inició el proceso administrativo sancionatorio, evidenciándose incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.13 Fase 13, y numeral 5.1.14 Fase 14; existiendo incumplimiento al Plan de Acción Correctivo presentado por AASANA; hechos que se adecuan a las faltas previstas en los numerales 16 y 19 del artículo 20 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aprobado mediante Resolución Ministerial Nº 150, de 24 de junio de 2004; recomendando al Director Ejecutivo Interino de la entidad, emita Resolución Administrativa resolviendo sancionar a AASANA; de lo anotado se evidencia el cumplimiento estricto al procedimiento administrativo sancionatorio, asimismo a los principios y garantías del debido proceso y el derecho a la defensa, quedando plenamente demostrado que la Dirección General de Aeronáutica Civil, al momento de emitir la Resolución Administrativa Impugnada, ha valorado punto por punto la prueba de descargo presentada por AASANA.

Aspecto que evidencian el cumplimiento estricto del principio de verdad material, estableciendo en el inciso d) de la Ley Nº 2341 de procedimiento Administrativo, que establece que la administración pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil, en ese contexto debemos entender que, en el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la Ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

Existen tres elementos constitutivos que hacen al principio de verdad material:

a. **La autoridad administrativa,** como el responsable de verificar plenamente los hechos que sirven de motivo para sus decisiones, el concepto de "autoridad administrativa", es más restrictivo, pues solamente responde a aquellos funcionarios que tienen potestades decisorias, esto es, de dictar actos resolutivos, sin embargo, esto no disminuye las capacidades para que dicho funcionario imparta instrucciones a su personal, a efectos de que en cada etapa del procedimiento administrativo se proceda internamente a verificar los hechos y documentos presentados en la etapa probatoria; en el presente caso, la comisión de Faltas y Sanciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (autoridad administrativa), ha emitido Auto Inicial de Formulación de Cargos, de 03 de junio de 2020, el cual claramente hace referencia al informe Técnico JRAC/CBB 8679/2019 PANS/OPS 082/2019, de 19 de noviembre de 2019 y el Informe Complementario JRAC/CBB 0988/2020 PANS/OPS 008/2020, de 19 de febrero de 2020, ambos suscritos por la inspectora II PANS/OPS, dependiente de la Dirección de Navegación Aérea, que establece que en fechas 26 y 27 de septiembre de 2018 se realizó la Verificación Periódica en Vuelo de los Procedimientos IAC VOR "Y" RWY 10 y SID TERAX 1 RWY28 del Aeropuerto de El Alto/La Paz, en el que se constató que ambos procedimientos se encontraban desactualizados, observación que se hizo conocer a AASANA, mediante nota DGAC 4352/2018 DNA 1911/2018, ante lo cual, en fecha 21 de noviembre de 2018 mediante nota YVYA/2390/2018, AASANA hace conocer que el VOR/PAZ se encontraría desactivado y que los procedimientos observados habrían sido suspendidos según NOTAM C1277/18 y C1278/18, lo cual habría sido verificado en el Boletín Previo al Vuelo (PIB), de fecha 23 de octubre de 2018, señalando además, que una vez instalada la nueva radioayuda, los procedimientos serán actualizados, consiguientemente por nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18, de 17 de diciembre de 2018, se aceptó el Plan de Acción Correctiva presentado por AASANA, sin embargo revisados los procedimientos vigentes, se observa que la SID TERAX 1 no se había suspendido tal como hizo conocer AASANA en su nota YVYA/2390/2018, y tampoco se contaría con la actualización de la Salida Instrumental Normalizada; incumpliendo el Plan de Acción Correctiva presentado por AASANA; hechos que dan indicios de posible vulneración a la RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.13 Fase 13 y numeral 5.1.14 Fase 14 y posible comisión de las faltas previstas en los numerales 16 y 19 del artículo 20 del Reglamento de Faltas y Sanciones, aspectos que denotan que desde el inicio del proceso de la DGAC ha cumplido con la verificación de hechos y documentos; LO MAS LOABLE ES QUE CON LA EMISIÓN DEL INFORME TÉCNICO DE VALORACIÓN DE DESCARGOS JRAC/CBB 2412/2020 PANS/OPS 027/2020, DE 14 DE JULIO DE 2020, SE EVIDENCIA EL TRABAJO DE

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

COMPROBACIÓN, ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE PRUEBAS DE DESCARGO QUE HA REALIZADO LA DGAC.

b. **Primacía de la verdad de los hechos**, los hechos son los que priman ante las simples argumentaciones los cuales deben ser materia de probanza y en dicha etapa los hechos deben ser verificados antes que la autoridad administrativa tome una decisión en el caso concreto, asimismo el principio de verdad material conlleva implícito el principio de "presunción de verdad", lo que conlleva el deber de actuación del administrado durante toda la etapa probatoria, cuya eficiencia se aprecia en la decisión administrativa, en el presente caso el informe técnico de Valoración de Descargos JRAC/CBB 2412/2020 PANS/OPS 027/2020, de 14 de julio de 2020, ha realizado un análisis pormenorizado de todas las pruebas presentadas por AASANA, concluyendo que estas no desvirtúan los cargos por los cuales se dio inicio al proceso en análisis.

c. **Verdad de los hechos interés público**, el principio de verdad material no impone un deber de actuación que haga más complicada la actividad administrativa estatal sino preponderar los alcances del interés público, respecto de los intereses privados o individuales, cuando los contenidos de éstos últimos coinciden realmente con el primero, se concluirá que los actos resolutivos estatales no agravan la situación de otros potenciales receptores de similares beneficios o reconocimientos, pues en todo caso, la respectiva resolución administrativa de habrá ajustado a la verdad y al derecho, la importancia de la labor de la Comisión de Faltas y Sanciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se rige en lograr desde sus atribuciones, el cumplimiento de las funciones de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Bolivia y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, en ese contexto la Resolución Administrativa Sancionatoria Nº 021, de 16 de octubre de 2020, deriva de un proceso administrativo sancionatorio, tramitado en cumplimiento estricto a las normas aplicables, que como resultado ha evidenciado la vulneración por parte de AASANA a la RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.13 Fase 13 y numeral 5.1.14 Fase 14.

6. En fecha 21 de diciembre de 2020, Ronny Alexander Balderrama Virreira, Director General Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), presentó recurso jerárquico en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS Nº 033 de 30 de noviembre de 2020, exponiendo los siguientes argumentos (Fojas 141 y 142):

i) De los documentos presentados en la etapa probatoria, los mismos no fueron considerados y deben ser analizados nuevamente en especial las notas YVYA 2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 de fecha 21 de noviembre de 2018, la cual indica "Se realizará la actualización de los procedimientos mencionados posterior a la instalación de la nueva radioayuda, teniendo los datos actualizados de la misma", y en ningún momento AASANA se compromete a mantener suspendidos los procedimientos de vuelo posterior a la instalación y activación de la radioayuda, cumpliendo con el proceso de actualización mediante la remisión de la nota YVYA 1479/2019 de fecha agosto 2019 y no incumpliendo ningún Plan de Acción Correctiva, también es necesario hacer notar que en la nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18 de fecha 17 de diciembre de 2018 la AAC indica "Siendo que ambos procedimientos se encuentran basados en el VOR "PAZ" radioayuda que actualmente se halla fuera de servicio por cambio de equipo y las aproximaciones se encuentran suspendidas HASTA LA REPOSICIÓN del equipo", en consecuencia y en el marco de garantizar la seguridad operacional AASANA realizó el EESO mencionado en el descargo correspondiente, sin tener la necesidad de remitir el mimo a la AAC para su aceptación debido a que el punto 5.1.7 Fase 7 Realizar actividades de seguridad del Apéndice J de la RAB 92 dice: **"el PDSP debe realizar, DURANTE EL PROCESO DE DISEÑO, una evaluación de la seguridad operacional y el análisis de riesgo correspondiente"** por lo que esta FASE no es aplicable al procedimiento SID TERAX 1 debido a que la misma en vigencia desde junio de 2013 y no se encontraba en proceso de diseño. Asimismo, se mencionó que no se incumplió con los puntos 5.1.13 FASE 13 y 5.1.14 FASE 14 debido a que el análisis de la que derivó del cumplimiento de estas fases fue remitido en el proceso de actualización y modificación de las SID El Alto.

ii) Por otra parte, mediante informe INFYRYA/0067/2020 INF-YRYG/0006/2020, la Responsable PANS/OPS ATCO Andrea Rubín de Celis REITERA las consideraciones hecha en una anterior

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

oportunidad la cual indica que en fecha 21 de noviembre de 2018 AASANA mediante nota YVYA2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 remitida a la AAC, indica que "**se realizará la actualización de los procedimientos mencionados una vez se concluya con la instalación de la nueva radioayuda, teniendo los datos actualizados de la misma",** en ningún momento AASANA se comprometió a mantener suspendidos los procedimientos de vuelo una vez se concluyeran con la instalación y activación de la radioayuda; cumpliendo con el proceso de actualización mediante la remisión de la nota YVYA 1479/2019 emitida en el mes de agosto de 2019 y no incumpliendo ningún Plan de Acción Correctivo remarcando que no se puede cumplir con compromisos que no fueron adquiridos por AASANA.

iii) Es necesario hacer notar que en la nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18 de fecha 17 de diciembre de 2018, la AAC indica **"... siendo que ambos procedimientos se encuentran basados en el VOR "PAZ" radioayuda que actualmente se halla fuera de servicio por cambio de equipo y las aproximaciones se encuentra suspendidas HASTA LA REPOSICIÓN del equipo"**. Remarcando nuevamente que no existió ningún incumplimiento o compromiso por parte de AASANA. En consecuencia, acorde con lo mencionado y en el marco de garantizar la Seguridad Operacional, AASANA a través de los directos involucrados (ATCOs) procedió a realizar elaboró un Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional (EESO) referente a la Salida Instrumental TERAX 1, en dicho estudio se concluye que proceder a la suspensión de la SID mencionada la clasificación de riesgo es 5B (inaceptable) para la Seguridad Operacional, debido a que las consecuencias serían AIRPROX y/o Peligro de Colisión entre Aeronaves y colisión contra el terreno (Nevado del Illimani), además de la sobrecarga innecesaria para el personal que trabaja en las dependencias de Control de Tránsito Aéreo (ATC). Demostrando que la factibilidad de la suspensión de la SID en cuestión **NO ES VIABLE** debido a que se pondría en riesgo la seguridad operacional de acuerdo con la categoría de riesgo expuesta en el EESO. Es de suma importancia mencionar que hasta la fecha la AAC, no especificó qué nivel de seguridad operacional se obtendría con la suspensión de la SID TERAX 1 de acuerdo con un Estudio de Seguridad Operacional. Asimismo, no se especificó de qué modo se estaría incumpliendo con los puntos 5.1.13 FASE 13 y 5.1.14 Fase 14 del Apéndice J de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB 92), debido a que el análisis de la que derivó del cumplimiento de estas fases fue remitido en el proceso de actualización y modificación de las SID "El Alto" mismo que fue ACEPTADO POR LA AAC mediante nota CEX-YVYA/1479/2019 de fecha 07 de agosto de 2019.

iv) De acuerdo a lo expuesto en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB 92) "Apéndice J" 5.1.14 Fase 14. Realizar revisión periódica, el PDSP debe asegurarse que en la revisión periódica se valoran todos los cambios; en este caso el EESO es un análisis en el cual se valora los cambios que se darían de suspender la Salida Instrumental Normalizada mencionada en el aeropuerto "El Alto" y la afectación a la Seguridad Operacional que se obtiene con la acción de suspensión de la SID TERAX. Asimismo, la OACI expone en el Documento 9859 "Manual de seguridad Operacional" Punto 2.5 GESTIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL, 2.55 Tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional, 2.5.5.3 Los riesgos de seguridad operacional son evaluados en concepto como aceptables, tolerables o intolerables. Los riesgos evaluados que desde un principio estaban identificados en la región INTOLERABLE resultan inaceptables bajo todo punto de vista. La probabilidad o gravedad de las consecuencias de los peligros tienen tal magnitud, y sus posibles daños representan tal amenaza para la seguridad operacional, que se requiere una medida de mitigación inmediata o la cancelación de la operación. Al tener como resultado del análisis de riesgo una categoría 5B expuesta en la Evaluación del estudio de seguridad operacional mencionado, el riesgo es intolerable o inaceptable, por tal motivo la suspensión de la DIS TERAX 1 RWY 28 del Aeropuerto "El Alto" NO ES FACTIBLE DEBISO A QUE IRÍA EN CONTRA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

v) En la Resolución de Recurso de Revocatoria C.F.S. N° 033, no hace referencia a la aplicabilidad del principio de verdad material; sin realizar una valoración adecuada de los documentos presentados como prueba de lo señalado mediante el memorial de fecha 25 de junio de 2020, informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó la Unidad de Navegación Aérea de la DGAC.

7. A través de Auto RJ/AR-006/2021, de 02 de febrero de 2021, el Ministerio de Obras Públicas,

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

Servicios y Vivienda, radicó el recurso jerárquico interpuesto por Ronny Alexander Balderrama Virreira, Director General Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria Nº 033, de 30 de noviembre de 2020, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC (fojas 149).

CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ Nº 266/2021 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 acepte el recurso jerárquico interpuesto por Ronny Alexander Balderrama Virreira, Director General Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria Nº 033, de 30 de noviembre de 2020, en consecuencia, se la revoque totalmente y, en su mérito, revocar la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, de 16 de octubre de 2020.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y de acuerdo a lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ Nº 266/2021, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El artículo 115 de la Constitución Política del Estado establece que toda persona será protegida oportuna y efectivamente por los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos y 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. El artículo 4 de la Ley Nº 2341 establece los principios generales que rigen a la actividad administrativa, entre los que están el principio fundamental que señala que el desempeño de la función pública está destinado exclusivamente a servir los intereses de la colectividad; el de sometimiento pleno a la ley que señala que la administración pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la ley asegurando a los administrados el debido proceso; el de verdad material que señala que la Administración pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil, el de buena fe que determina que en la relación de los particulares con la Administración Pública se presume el principio de buena fe. La confianza, la cooperación y la lealtad en la actuación de los servidores públicos y de los ciudadanos orientarán el procedimiento administrativo.

3. El parágrafo I del artículo 17 de la Ley Nº 2341, dispone que la Administración Pública está obligada a dictar resolución expresa en todos los procedimientos, cualquiera que sea su forma de iniciación.

4. El inciso b) del artículo 28 de la Ley Nº 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, señala que el acto administrativo deberá sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirvan de causa y en el derecho aplicable. Asimismo, el inciso e) indica que es un elemento esencial del acto administrativo el fundamento, el acto administrativo deberá ser fundamentado, expresándose en forma concreta las razones que inducen a emitirlo consignando, además, los recaudos indicados en el inciso b) del citado artículo.

5. La Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.13 Fase 13, respecto a realizar mantenimiento continuo, señala*: "Cada 5 años el PSDP se asegurará que se evalúan todos los cambios en los obstáculos, el aeródromo, los datos aeronáuticos y ayuda para la navegación aérea. También se asegurará que se valoran todos los cambios de criterios, de requisitos de usuario y de las normas de dibujo. Si fuera necesaria alguna acción, se volverá a la Fase 1 aquí descrita, para reiniciar el proceso.*

El proceso de verificación se extenderá durante todo el ciclo de vida del procedimiento hasta que el procedimiento haya sido retirado de las publicaciones y no esté ya operativamente disponible.

Cuando se realicen enmiendas en los criterios indicados en la RAB 92 para el diseño de procedimientos, se actualizará el procedimiento durante su siguiente revisión periódica".

6. La Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 92, Apéndice J, numeral 5.1.14 Fase 14, respecto a realizar revisión periódica, señala*: "El PSDP debe asegurarse que en la revisión periódica se valoran todos los cambios en los obstáculos, el aeródromo, los datos aeronáuticos y los de ayudas para la navegación aérea.*

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

El PSDP debe revisar cada procedimiento de vuelo por instrumentos publicado, en los siguientes casos:

a) cuando ocurra una enmienda o actualización de los criterios empleados para el diseño y construcción de los IFP correspondientes.
b) cuando ocurra una actualización de los requerimientos, requisitos de los usuarios.
c) cuando ocurra un cambio significativo relacionado con los obstáculos que exija una enmienda del procedimiento;
d) cuando ocurra un error superior a 1° (un grado) en un rumbo publicado o un radial, como consecuencia de un cambio de la variación magnética o de la declinación de la estación;
e) cuando se proponga lograr una mejora de la eficiencia operacional;
f) para incorporar cambios debido a categorías o características de las aeronaves;
g) para permitir conectividad de rutas o por cambios en la organización del espacio aéreo aprobados por la AAC;
h) por necesidad de efectuar cambios en las ayudas para la navegación que sirven de referencia a un procedimiento;
i) para cumplir con las enmiendas a los procedimientos aplicables de OACI;
j) cuando se requiera un cambio en las altitudes del procedimiento;
k) cuando ocurra un cambio significativo en las características físicas del aeródromo (p.ej.: pistas)
l) cuando cualquier otro cambio significativo ocurra en datos aeronáuticos o topográficos.

Cuando un procedimiento publicado tenga que ser modificado, el PDSP debe elaborar un expediente con la propuesta de revisión correspondiente y remitirla a la AAC, detallando los cambios propuestos y toda la información que sustente la propuesta para obtener la aceptación de la AAC.".

7. El Artículo 20 del Reglamento de Faltas y Sanciones aprobado mediante Resolución Ministerial Nº 150, de 24 de junio de 2004, establece que se impondrá una multa de 500 a 100.000 derechos Especiales de Giro, a los Administradores de Aeropuertos y servicios a la Navegación Aérea y a Propietarios de Pistas Privadas, en los siguientes casos: *"16. A los administradores de aeropuertos por incumplimiento a los trabajos encomendados por Dirección General, como resultado de las inspecciones a las diferentes áreas de los aeropuertos de uso público. (...) 19. Por no dar cumplimiento a instrucciones de toma de acción correctiva como resultado de inspección".*

8. Una vez mencionados los antecedentes y la normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos planteados por AASANA, en su recurso jerárquico. Así, en relación al punto **i)** que señala: *"De los documentos presentados en la etapa probatoria, los mismos no fueron considerados y deben ser analizados nuevamente en especial las notas YVYA 2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 de fecha 21 de noviembre de 2018, la cual indica "Se realizará la actualización de los procedimientos mencionados posterior a la instalación de la nueva radioayuda, teniendo los datos actualizados de la misma", y en ningún momento AASANA se compromete a mantener suspendidos los procedimientos de vuelo posterior a la instalación y activación de la radioayuda, cumpliendo con el proceso de actualización mediante la remisión de la nota YVYA 1479/2019 de fecha agosto 2019 y no incumpliendo ningún Plan de Acción Correctiva, también es necesario hacer notar que en la nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18 de fecha 17 de diciembre de 2018 la AAC indica "Siendo que ambos procedimientos se encuentran basados en el VOR "PAZ" radioayuda que actualmente se halla fuera de servicio por cambio de equipo y las aproximaciones se encuentra suspendidas HASTA LA REPOSICIÓN del equipo", en consecuencia y en el marco de garantizar la seguridad operacional AASANA realizó el EESO mencionado en el descargo correspondiente, sin tener la necesidad de remitir el mimo a la AAC para su aceptación debido a que el punto 5.1.7 Fase 7 Realizar actividades de seguridad del Apéndice J de la RAB 92 dice:* ***"el PDSP debe realizar, DURANTE EL PROCESO DE DISEÑO, una evaluación de la seguridad operacional y el análisis de riesgo correspondiente"*** *por lo que esta FASE no es aplicable al procedimiento SID TERAX 1 debido a que la misma en vigencia desde junio de 2013 y no se encontraba en proceso de diseño. Asimismo, se mencionó que no se incumplió con los puntos 5.1.13 FASE 13 y 5.1.14 FASE 14 debido a que el análisis de la que derivó del cumplimiento de estas fases fue remitido en el proceso de actualización y modificación de las SID El Alto";*

Al respecto, la DGAC consideró en el análisis de las pruebas presentadas por AASANA, la nota YVYA 2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 de fecha 21 de noviembre de 2018, que indica que los dos procedimientos observados están diseñados en base al VOR PAZ, el cual se encontraba desactivado por motivos de cambio de equipo y que se

realizaría la actualización de los procedimientos mencionados posterior a la instalación de la nueva radioayuda, teniendo los datos actualizados de la misma. Posteriormente en atención a la citada nota, la DGAC mediante nota DGAC 5449/2018 de 17 de diciembre de 2018, aceptó el Plan de Acción Correctiva presentado por AASANA, indicando que *"Siendo que ambos procedimientos se encuentran basados en el VOR "PAZ" radioayuda que actualmente se halla fuera de servicio por cambio de quipo, estos procedimientos observados deberán ser remplazados y validados por otros nuevos antes de su puesta en servicio nuevamente. Por consiguiente las observaciones PANS/OPS IAC VOR Y RWY10/SLLP – 01 Y PANS/OPS SID TERAX 1 RWY28/SLLP - 02 quedan cerradas y adjunta Cuadro de Reporte de Solución de Carencias y Deficiencias"*.

Ahora bien, de la revisión de la documentación que cursa en el expediente, se observa que AASANA en el mes de marzo de 2019, realizó el Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional (EESO), referente a la suspensión de la SID TERAX 1 RWY 28 SLLP, el mismo, señala que de realizarse la suspensión de la SID mencionada, se tendría una categoría 5B (inaceptable) de riesgo en la seguridad operacional, debido a que las consecuencias serían AIRPROX y Peligro de colisión de las aeronaves contra el terreno (Illimani), además de la sobrecarga innecesaria de las dependencias de control de tránsito aéreo; Al respecto la DGAC manifestó que el señalado estudio no habría sido presentado ante la Autoridad Aeronáutica Civil para su aceptación como establece la RAB 92; sin embargo, se observa que AASANA mediante nota YVYA 1479/2019, de fecha 07 agosto 2019, remitió los procedimientos de vuelo SID`s para el Aeropuerto "El Alto", a fin de que la DGAC realice la correspondiente revisión y aprobación, en cumplimiento al Plan de Acción Correctiva, el mismo fue devuelto por la DGAC debido a que contaba con observaciones de aplicación de criterios PANS OPS y cálculos; posteriormente cumpliendo con el proceso de actualización, las SID`s antes citadas fueron remitida por AASANA a través de nota YVYA 354/20 en fecha 20 de febrero de 2020, las mismas que según señala el informe Técnico JRAC/CBB 2412/2020 PANS/OPS 027/2020 de 14 de julio de 2020, emitido por la DGAC, se encuentran en análisis.

Al respecto, la Sentencia Constitucional Plurinacional 0111/2018-S3 de fecha 10 de abril de 2018, establece que: *"Al respecto la SCP 1302/2015-S2 de 12 de noviembre de, 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."*; corresponde señalar, que la DGAC no se pronunció respecto a todos los argumentos presentados, toda vez que emitió resolución sancionatoria sin haber concluido la investigación referente a la presentación de los procedimiento de vuelo SID`s para el Aeropuerto el Alto, remitidos por AASANA a través de las notas YVYA 1479/2019, de fecha 07 agosto 2019 y YVYA 354/20 en fecha 20 de febrero de 2020, omisión que vicia el acto en cuanto a su fundamentación y motivación, en su vertiente a la congruencia.

De igual manera, la DGAC no especifica si habría un plazo para la presentación de dichos procedimientos, tampoco establece los mecanismos de verificación que habría utilizado para constatar que la SID TERAX 1 se hallaría vigente.

En cuanto al punto **ii)** el recurrente señala que *"mediante informe INFYRYA/0067/2020 INF-YRYG/0006/2020, la Responsable PANS/OPS ATCO Andrea Rubín de Celis REITERA las consideraciones hecha en una anterior oportunidad la cual indica que en fecha 21 de noviembre*

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

*de 2018 AASANA mediante nota YVYA2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 remitida a la AAC, indica que "**se realizará la actualización de los procedimientos mencionados una vez se concluya con la instalación de la nueva radioayuda, teniendo los datos actualizados de la misma",** en ningún momento AASANA se comprometió a mantener suspendidos los procedimientos de vuelo una vez se concluyeran con la instalación y activación de la radioayuda; cumpliendo con el proceso de actualización mediante la remisión de la nota YVYA 1479/2019 emitida en el mes de agosto de 2019 y no incumpliendo ningún Plan de Acción Correctivo remarcando que no se puede cumplir con compromisos que no fueron adquiridos por AASANA"*; al respecto, evidentemente AASANA en la nota YVYA2390/2018 YVYB/0805/2018 YRYA/0234/2018 YRYG/0017/2018 remitida a la DGAC no se comprometió a mantener suspendidos los procedimientos de vuelo una vez se concluyan con la instalación y activación de la radioayuda; sin embargo, conforme señala la RAB 92, numeral 5.1.7 Fase 7, respecto a la realización de actividades de seguridad operacional, el PDSP debe presentar a la AAC el estudio de seguridad que deberá contar con su aceptación; en el presente caso, AASANA presentó las SID`s del Aeropuerto de El Alto mediante notas YVYA 1479/2019 de 07 de agosto de 2019 y nota YVYA 354/2020 de 26 de febrero de 2020, para revisión y posterior aprobación por la DGAC, información que según señala la DGAC se encuentra en análisis. Por lo que no corresponde emitir criterio, toda vez que la DGAC no se pronunció al respecto.

En relación al punto **iii)** señala: *"Es necesario hacer notar que en la nota DGAC-5449/2018 DNA-2293/18 de fecha 17 de diciembre de 2018, la AAC indica **"... siendo que ambos procedimientos se encuentran basados en el VOR "PAZ" radioayuda que actualmente se halla fuera de servicio por cambio de equipo y las aproximaciones se encuentra suspendidas HASTA LA REPOSICIÓN del equipo"**. Remarcando nuevamente que no existió ningún incumplimiento o compromiso por parte de AASANA. En consecuencia, acorde con lo mencionado y en el marco de garantizar la Seguridad Operacional, AASANA a través de los directos involucrados (ATCOs) procedió a realizar elaboró un Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional (EESO) referente a la Salida Instrumental TERAX 1, en dicho estudio se concluye que proceder a la suspensión de la SID mencionada la clasificación de riesgo es 5B (inaceptable) para la Seguridad Operacional, debido a que las consecuencias serían AIRPROX y/o Peligro de Colisión entre Aeronaves y colisión contra el terreno (Nevado del Illimani), además de la sobrecarga innecesaria para el personal que trabaja en las dependencias de Control de Tránsito Aéreo (ATC). Demostrando que la factibilidad de la suspensión de la SID en cuestión **NO ES VIABLE** debido a que se pondría en riesgo la seguridad operacional de acuerdo con la categoría de riesgo expuesta en el EESO. Es de suma importancia mencionar que hasta la fecha la AAC, no especificó qué nivel de seguridad operacional se obtendría con la suspensión de la SID TERAX 1 de acuerdo con un Estudio de Seguridad Operacional. Asimismo, no se especificó de qué modo se estaría incumpliendo con los puntos 5.1.13 FASE 13 y 5.1.14 Fase 14 del Apéndice J de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB 92), debido a que el análisis de la que derivó del cumplimiento de estas fases fue remitido en el proceso de actualización y modificación de las SID "El Alto" mismo que fue ACEPTADO POR LA AAC mediante nota CEX-YVYA/1479/2019 de fecha 07 de agosto de 2019"*; al respecto, no corresponde emitir criterio, toda vez que la DGAC no se pronunció al respecto.

En cuanto al punto **iv)** el recurrente manifiesta: *"De acuerdo a lo expuesto en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB 92) "Apéndice J" 5.1.14 Fase 14. Realizar revisión periódica, el PDSP debe asegurarse que en la revisión periódica se valoran todos los cambios; en este caso el EESO es un análisis en el cual se valora los cambios que se darían de suspender la Salida Instrumental Normalizada mencionada en el aeropuerto "El Alto" y la afectación a la Seguridad Operacional que se obtiene con la acción de suspensión de la SID TERAX. Asimismo, la OACI expone en el Documento 9859 "Manual de seguridad Operacional" Punto 2.5 GESTIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL, 2.55 Tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional, 2.5.5.3 Los riesgos de seguridad operacional son evaluados en concepto como aceptables, tolerables o intolerables. Los riesgos evaluados que desde un principio estaban identificados en la región INTOLERABLE resultan inaceptables bajo todo punto de vista. La probabilidad o gravedad de las consecuencias de los peligros tienen tal magnitud, y sus posibles daños representan tal amenaza para la seguridad operacional, que se requiere una medida de mitigación inmediata o la cancelación de la operación. Al tener como resultado del análisis de riesgo una categoría 5B expuesta en la Evaluación del estudio de seguridad operacional*

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5° piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

mencionado, el riesgo es intolerable o inaceptable, por tal motivo la suspensión de la DIS TERAX 1 RWY 28 del Aeropuerto "El Alto" NO ES FACTIBLE DEBISO A QUE IRÍA EN CONTRA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL"; al respecto, no corresponde emitir criterio, toda vez que la DGAC no se pronunció al respecto.

Por lo precedentemente mencionado, se observa que la DGAC no hizo una correcta valoración de las pruebas presentadas por AASANA, toda vez que mediante notas YVYA 1479/2019 de 07 de agosto de 2019 y nota YVYA 354/2020 de 26 de febrero de 2020, presentó las SID's del Aeropuerto de El Alto, para su verificación y aprobación correspondiente; aspecto que fue omitido por la DGAC, ya que la anterior información fue presentada antes de la emisión del Auto Inicial de formulación de Cargos de fecha 03 de junio de 2020 y la Resolución Administrativa Sancionatoria Nº 021 de 03 de junio de 2020.

En cuanto al punto **v)** señala: "En la Resolución de Recurso de Revocatoria C.F.S. Nº 033, no hace referencia a la aplicabilidad del principio de verdad material; sin realizar una valoración adecuada de los documentos presentados como prueba de lo señalado mediante el memorial de fecha 25 de junio de 2020, informes respectivos de las inspecciones en sitio que realizó la Unidad de Navegación Aérea de la DGAC"; al respecto, se observa que la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC, en la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021 y la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS Nº 033 no se pronunció de manera fundamentada sobre la totalidad de los argumentos planteados por el recurrente, advirtiéndose una clara y flagrante muestra de vulneración al debido proceso, en su vertiente de motivación y fundamentación.

Es imprescindible que las resoluciones sean suficientemente motivadas y expongan con claridad las razones que inducen a emitirlas y contengan una minuciosa fundamentación legal que sustente la parte dispositiva y que respalde su emisión, permitiendo concluir que la determinación asumida sobre la existencia o inexistencia de la falta administrativa, fue el resultado de una correcta y objetiva valoración de las pruebas.

Al respecto, el Tribunal Constitucional Plurinacional, en su Sentencia Constitucional Plurinacional Nº 0846/2018-S2, de 20 de diciembre de 2018, establece lo siguiente: *"(...) El proceso argumentativo del fallo, se halla íntimamente vinculado con la valoración de la prueba, la justicia constitucional en varias Sentencias relevantes como la SCP 2221/2012 de 8 de noviembre, respecto al contenido esencial del derecho a una resolución fundamentada y/o motivada como elemento del debido proceso; determinó que la arbitrariedad de una resolución puede estar expresada en una decisión sin motivación, con motivación arbitraria, insuficiente y por la falta de coherencia del fallo. Ejemplificando refiere, que la motivación arbitraria es la que sustenta la decisión con fundamentos y consideraciones meramente retóricas o cuando deviene de la valoración arbitraria, irrazonable de la prueba, o en su caso, de la omisión en la valoración de la prueba aportada en el proceso; la motivación insuficiente, cuando no se da razones de la omisión de pronunciamiento sobre los planteamientos de las partes; es decir, que la motivación arbitraria de la resolución puede derivar de la omisión de elementos en la valoración probatoria, sea esta total o parcial, o un razonamiento probatorio irrazonable o defectuoso. Por otro lado, la SCP 0238/2018-S2 de 11 de junio, haciendo referencia al alcance de la revisión de la valoración de la prueba, establecido en la SCP 1215/2012 de 6 de septiembre, en aquellos supuestos en los que es procedente, concluye que es posible efectuar la revisión de la valoración de la prueba, conforme a los siguientes criterios: i) La valoración de la prueba es una actividad propia de las juezas y jueces de las diferentes jurisdicciones del Órgano Judicial o de las autoridades administrativas; ii) La justicia constitucional puede revisar la valoración de la prueba cuando: ii.a) Las autoridades se apartaron de los marcos legales de razonabilidad y equidad; ii.b) Omitieron de manera arbitraria la consideración de las pruebas, ya sea parcial o totalmente; y, ii.c) Basaron su decisión en una prueba inexistente o que refleje un hecho diferente al utilizado en la argumentación; iii) La competencia de la justicia constitucional en el análisis de la revisión de la valoración de la prueba, se reduce a establecer la ausencia de razonabilidad y equidad en la labor valorativa o a constatar una actitud omisiva en esa tarea o finalmente, si se le dio un valor diferente al medio probatorio, desconociendo el principio de verdad material; y, iv) Las irregularidades en la valoración de la prueba solo darán lugar a la concesión de la tutela cuando*

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia

tengan relevancia constitucional; es decir, cuando incidan en el fondo de lo demandado y sean la causa para la lesión de derechos fundamentales y/o garantías constitucionales".

Por lo expuesto, se concluye que la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC no motivó ni fundamentó adecuadamente la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021 y la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS Nº 033, al no haberse referido a la totalidad de los descargos formulados por el recurrente. Por lo que, considerando que la motivación y fundamentación son elementos esenciales del acto administrativo y en el presente caso, el pronunciamiento de la DGAC carece de estos requisitos esenciales, toda vez que no fue emitida en estricto apego al principio de sometimiento pleno a la Ley, evidenciándose la vulneración del debido proceso y el derecho a la defensa del recurrente, derechos garantizados por la Constitución Política del Estado.

10. Por consiguiente, 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 Ronny Alexander Balderrama Virreira, Director General Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria Nº 033, en consecuencia, revocarla totalmente y, en su mérito, revocar la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC.

CONSIDERANDO: que mediante Resolución Ministerial Nº 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 Nº 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 planteado por Ronny Alexander Balderrama Virreira, Director General Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria Nº 033, de 30 de noviembre de 2020, en consecuencia, revocarla totalmente y, en su mérito revocar la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S. Nº 021, de 16 de octubre de 2020, emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC.

SEGUNDO.- Instruir a la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitir pronunciamiento de manera motivada y fundamentada, conforme a los criterios de adecuación a derecho expuestos en la presente resolución.

Comuníquese, regístrese y archívese.

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

ww.oopp.gob.bo
Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600
La Paz – Bolivia