

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° **024**

La Paz, **06 FEB 2025**

VISTOS: El recurso jerárquico planteado por Galvis Fernando Zeballos Chavez y Luis Carlos Chavez Leaños, en contra de la Resolución Administrativa N° 035/2023 emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC.

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

1. Mediante Informe Técnico DNA-1053/2023 H.R.- 27583/2023 de fecha 11 de julio de 2023, en el que se describe la relación de hechos por los cuales, en la parte conclusiva, recomienda: *"considerando que existió un incumplimiento al Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo en los capítulos 4, 5 y 6, asimismo en la carta de acuerdo operacional entre Viru Viru aproximadamente y Torre Viru Viru por parte los controladores Galvis Chavez Leaños con licencia ATC N° 8440854 y ATCO Luis Carlos Chávez Leaños con licencia aeronáutica ATC N° 4093498, recomiendo para posible inicio de proceso administrativo"*.

2. Mediante AUTO INICIAL DE FORMULACIÓN DE CARGOS, de fecha 29 de agosto de 2023 se dispone: *"PRIMERO.- Iniciar cargos en contra GALVIS FERNANDO ZEBALLOS CHAVEZ CON LICENCIA N° 8440854 y **LUIS CARLOS CHAVEZ LEAÑOS CON LICENCIA 4693498**, por existir indicios de vulneración a la Carta Acuerdo Operacional Entre Viru Viru Aproximación de Torre Viru Viru, en su numeral 4.1 y el Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo, en sus capítulos 4 numerales 4.5, 4.5.1 y 4.5.1.4 y Capítulo 5 en su numeral 5.2 inciso c), conforme al reporte con el formulario de notificación de incidente ATS de la tripulación del vuelo AZNCO3145 E190 ruta SLLP/SLVR y CP3184 C152 SLVJ/SLET de fecha 14 de febrero de 2023, identificó que Durante la aproximación del vuelo ANZ114 al aeropuerto de Viru Viru los controladores de Tránsito Aéreo incumplieron con la carta de acuerdo operacional entre las dependencias de Aproximación del Vuelo ANZ114 al aeropuerto de Viru Viru, debido a la falta de coordinación en las condiciones de transferencias, que el controlador de TWR-APP hizo la autorización de una aproximación visual a la pista 34, a requerimiento de la tripulación, sin realizar la coordinación con Torre Viru Viru, se evidenció que el controlador de la Torre a pesar de tener conocimiento del vuelo CP3184 que sobrevolaría su estación para proceder con el destino El Trompillo SLET, no hizo la planificación del tránsito existente de ese momento, que ninguna de las Dependencias da información de tránsito de las aeronaves de AZN114 en frecuencia 124.9 TMA Santa Cruz fue instruido en ascender a 3500FT cuando estaba próximo a base, el Controlador identifica en la pantalla radar que el CP3184 vertical de pista 34 con 2500ft, y hace transferencia de inmediato a TWR Viru Viru 118.6 y se evidencia que el Controlador recién da la información de tránsito al AZN114.*

*El AZN114 en tramo base según la pantalla radar desciende para 330ft y es donde se produce el aviso de Resolución (RA), por ultimo de acuerdo al informe del controlador de aproximación de Viru Viru se encontraba copiando Planes de Vuelo, cuando la prioridad es dar el Servicio de Control de Tránsito del TMA Santa Cruz, que el ANZ114 se mantuvo todo el tiempo en frecuencia 124.9 TMA y que el Controlador de Aproximación Viru Viru, se encontraba copiando Planes de Vuelo, cuando la prioridad es dar el servicio de Control de Tránsito Aéreo, por lo que se puede evidenciar que los ahora administrados **no aplicaron con el procedimiento ordenado del tránsito aéreo y transferencia**, hechos de da indicios de posible omisión de la infracción prevista en el numeral 1 (GRAVE), del Art. 38 del REGLAMENTO DE INFRACCIONES, SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS ESPECIAL SANCIONATORIO, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 224 de 18 de octubre de 2019".*

3. Mediante Resolución Administrativa Sancionatoria CFS N° 020/2024 de fecha 09 de mayo de 2024, la Dirección General de Aeronáutica Civil; dispone: *"PRIMERO.- Sancionar al administrado **LUIS CARLOS CHAVEZ LEAÑOS** con licencia aeronáutica N° 4693498, por vulneración a la carta de Acuerdo Operacional entre Viru Viru Aproximación y Torre Viru Viru, en su numeral 4.1 y el Manual de Procedimientos para la gestión de Tránsito Aéreo, en su Capítulos 4 numerales 4.5, 4.5.1, y 4.5.1.4 y capítulo 5 en su numeral 5.2 inciso c)"* NO



APLICARON CON EL PROCEDIMIENTO NECESARIO PARA PREVENIR COLISIONES Y ACELERAR Y MANTENER EL MOVIMIENTO ORDENADO DEL TRÁNSITO AÉREO Y TRANSFERENCIA, vulnerando la normativa vigente, afectando la seguridad operacional, adecuando su accionar a la falta descrita el Artículo 38 (GRAVE), NUMERAL 1) DEL Reglamento de Infracciones, sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio, con **la multa de 5.001 (CINCO MIL UNO 00/10 DERECHOS ESPECIALES DE GIRO)**, conforme lo expuesto en la parte considerativa de la presente Resolución”.

4. En fecha 26 de septiembre de 2024, interpone recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Sancionatoria CFS N° 20, a lo cual, la Dirección General de Aeronáutica Civil emite la Resolución Administrativa N° 033 el cual dispone: **“PRIMERO.- RECHAZAR** la Acción de Inconstitucionalidad Concreta, en aplicación de lo establecido en el artículo 80, parágrafo IV, por la Ley N° 254 de fecha 05 de julio del 2012” Código Procesal Constitucional, planteada por el señor **LUIS CARLOS CHAVES LEAÑOS**, en contra el Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimientos Especial Sancionatorio de la DGAC, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 224 de 18 de octubre de 2019, en cuanto a la parte correspondiente a las sanciones, por no cumplir con las condiciones y requisitos previstos en el código Procesal Constitucional, **SEGUNDO.-** Se dispone de oficio elevar la Resolución en consulta ante el Tribunal Constitucional Plurinacional dentro del plazo de 24 horas”; dicha determinación que la asume en base a los siguientes fundamentos; y la Resolución Administrativa C.F.S N° 034/2024 ambas del 01 de octubre de 2024, que dispone: **“PRIMERO.- RECHAZAR** la Acción de Inconstitucionalidad Concreta, en aplicación de lo establecido en el artículo 80, parágrafo IV, por la Ley N° 254 de fecha 05 de julio del 2012” Código Procesal Constitucional, planteada por el señor **GALVIS FERNÁNDO ZEBALLOS CHAVEZ**, en contra el Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimientos Especial Sancionatorio de la DGAC, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 224 de 18 de octubre de 2019, en cuanto a la parte correspondiente a las sanciones, por no cumplir con las condiciones y requisitos previstos en el código Procesal Constitucional, **SEGUNDO.-** Se dispone de oficio elevar la Resolución en consulta ante el Tribunal Constitucional Plurinacional dentro del plazo de 24 horas”

i. Menciona que el Accionante manifiesta que el Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento (Reglamento de Infracciones) aprobado por Resolución Ministerial N° 224 de fecha 18 de octubre de 201, por cuanto el mismo en la parte correspondiente a las sanciones vulneraría de forma flagrante derechos fundamentales y, asimismo, el debido proceso en cuanto al principio de proporcionalidad, señalando el inciso o) del Art. 4 de la Ley 2341 y SCP 2299/2012; al respecto la DGAC señala que él debe considerar la proporcionalidad de las multas, es preciso considerar que a partir del principio de culpabilidad consagrado en el Tratado Internacional de Derechos Humanos, que rige en materia penal, la legislación boliviana en materia punitiva, ha establecido criterios para la graduación de las penas a ser aplicable por el operador de justicia, entre los cuales figura el nivel de educación del autor; reincidencia, gravedad, etc. La figura de la pena, nos remitimos al ámbito punitivo del principio de legalidad; la especialidad señalada tiene que ver con la facultad sancionadora del Estado, entonces en el ámbito del derecho sancionador, de cuyo resultado, la sanción, para poder ser impuesta a una conducta en concreto, debe encontrarse prevista como tal en la normativa.

ii. Sobre el principio de legalidad, tipicidad y taxatividad, señala que el principio de tipicidad conlleva la descripción de las conductas pasibles de sanción, que se encuentran establecida por ley como una norma general tomando en cuenta que la ley en sentido estricto, puede remitir esta función a la norma reglamentaria en materia administrativa sancionadora; y, la adecuación de una conducta a los presupuestos que la ley describe como falta o delito; al respecto claramente el reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio, establece faltas sancionables haciendo una graduación de falta, grave, muy grave, tipificando cada infracción que es sujeta a sanción, fijando con claridad y precisión la conducta descrita, aclarando que la normativa vulnerada fue señalada desde el inicio del proceso administrativo; señala además que la Tipicidad se refiere a la exigencia hecha a la Administración, para que de manera previa a la conducta reprochada, se establezcan las infracciones en las que no puede incurrir un sujeto, así como las correspondientes sanciones que le podrían ser aplicadas en caso de comprobarse el hecho que se le atribuye, todo lo cual



viene a garantizar el principio de seguridad jurídica que necesariamente debe impregnar los diferentes ámbitos de la materia sancionadora. Del análisis anterior tenemos que, el principio de tipicidad evita que la administración pública, a la hora de ejercer su poder punitivo sancionatorio, recaiga en apreciaciones subjetivas de la norma y en arbitrariedad pretendiendo forzar una acción o una omisión a una infracción tipo de administrativo y ellos con el objeto de garantizar una acción o una omisión a una infracción tipo administrativo y ello con el objetivo de garantizar al administrado el cumplimiento de la seguridad jurídica y del debido proceso.

iii. Señala que claramente el Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio se estableció las infracciones sancionables que fueron clasificadas dependiendo del tipo de operador, de los operadores de servicios, personal aeronáutico, controladores de tránsito aéreo poseedores de licencia aeronáutica y otros, claramente definidos en el señalado Reglamento, asimismo estableció diferentes infracciones existiendo además una clasificación de infracciones leves, graves y muy graves determinado la multa a ser aplicadas dependiendo del grado de infracción; en cuanto a las multas determinadas en el reglamento de infracciones, sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio se encuentran establecidas como leves, graves o muy graves por la **lesividad a la transgresión del bien jurídico protegido, como el buen y correcto funcionamiento de la actividad aeronáutica** que inclusive se encuentra el riesgo de vidas humanas, es decir, la seguridad operacional que pueden afectar a personas, casas aeronaves, o aeródromos; en el caso que les ocupa de los Controladores de Tránsito Aéreo, Operadores de Estación Aeronáutica y Especialistas de Información Aeronáutica y Especialistas de Información Aeronáutica, la disposición cuestionada apropiada por aplicar las potestades punitivas del Estado, al contener certeza en sus reglamentos constitutivos y además que la disposición aplica un parámetro de la sanción, en cuanto a la gravedad en la conducta del administrado, tomando en cuenta que el monto de las multas han sido clasificadas por el riesgo que presupone el incumplimiento de la normativa aeronáutica; en ese entendido, la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S N° 020/2024 de 09 de mayo de 2024, impuso la sanción de graduación de la sanción en el parámetro mínimo de la Falta Grave, por lo que esta sanción se estableció en resguardo y cumplimiento del principio de tipicidad, no existiendo ninguna vulneración a derechos fundamentales y a principios conforme refiere el memorial presentado.

iv. Sobre el Incumplimiento del Marco Normativo Constitucional en la acción de inconstitucionalidad concreta, al respecto la DGAC señala que la naturaleza jurídica de la acción de inconstitucionalidad se encuentra señalada expresamente en el artículo 72 del Código Procesal Constitucional y no se traduce en la instancia o vía para restituir derechos y garantías, en ese sentido se establece que al no haberse demostrado ante esta instancia la existencia de duda razonable y fundada sobre la inconstitucionalidad, del Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio aprobado mediante Resolución Ministerial N° 224 de fecha 18 de octubre de 2019, aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y Vivienda, aclarando que, textualmente el accionante promueve la acción de inconstitucionalidad Concreta del Reglamento en sí, en cuanto a la parte correspondiente a las sanciones, haciendo mención al Artículo 38, sin embargo; en el petitorio refiere textualmente. **"PROMUEVA la ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD CONCRETA del Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento aprobado por Resolución Ministerial Nro. 224 de fecha 18/oct/19, por cuanto el mismo en la PARTE CORRESPONDIENTE A LAS SANCIONES ECONÓMICAS, art. 38 faltas GRAVES, GRAVISIMAS Y LEVES"**, por lo que no realiza una fundamentación jurídico constitucional identificando claramente las normas constitucionales que se estaría de infracciones, nos referimos a todas las disposiciones; entendiéndose que en esta acción de control normativo debe indefectiblemente identificarse los artículos refutados, así como las normas constitucionales que se consideran infringidas, formulando con claridad los motivos por los que esta contraria a la Norma Suprema. Aclarando que solamente hace referencia al principio al debido proceso en cuanto al principio de legalidad, tipicidad y taxatividad, no realizando una fundamentación jurídica como las sanciones del Reglamento del señalado Reglamento vulnera a derechos fundamentales y a los principios del debido proceso, proporcionalidad, legalidad, tipicidad y taxatividad, limitándose a señalarlos sin establecer con claridad como las sanciones van en contra de estos principios.



v. Advierte que el accionante no demuestra que artículos o derechos fundamentales consagrados en la CPE, se han quebrantado por el señalado reglamento y por el cual de sus artículos, siendo subjetiva la protección que alega careciendo de una fundamentación constitucional que logre establecer la Inconstitucionalidad Concreta en el cual ha sido planteada, por ello, el legislador ha reglado inclusive criterios de oportunidad, en el párrafo I del Artículo 81 del Código de Procesal Constitucional, estableciendo que la Acción de Inconstitucionalidad Concreta podrá ser presentada por una sola vez en cualquier estado de la tramitación del proceso judicial o administrativo, aún recurso de casación y jerárquico, antes de la ejecutoria de la Sentencia, reafirmando la etapa conclusiva tanto del proceso administrativo con el recurso jerárquico, como del proceso judicial con la ejecutoria de la sentencia. En el presente caso, no se tiene identificado la vulneración o la inconstitucionalidad concreta del OTROSI 1 del memorial presentando la acción de inconstitucionalidad concreta del Reglamento de Infracciones de la parte correspondiente de las sanciones y en el petitorio indica el Art. 38 de citado Reglamento de forma general, que el administrado considera son contrarios a la Constitución Política del Estado.

6. En fecha 22 de octubre de 2024, la Dirección General de Aeronáutica Civil emite la Resolución Administrativa de Recurso de Revocatoria C.F.S N° 035/2024, en el que esgrime los siguientes argumentos:

i. Que las cuestiones planteadas por los administrados en los memoriales de recurso de revocatoria delimitaron la controversia administrativa; en ese entendido, esta autoridad administrativa se pronunciará respecto a los hechos alegados por los administrados considerando que ninguna autoridad administrativa ni judicial puede conceder más de lo que la parte solicita, ni tomar en cuenta hechos no alegados por los administrado; debiendo limitarse a lo peticionado; debiendo limitarse a lo peticionad; lo contrario quebranta el principio de congruencia poniendo en riesgo la garantía de la seguridad jurídica; por lo que, se limitará responder a lo señalado por los administrados, en mérito al principio de congruencia, por consiguiente, de la recisión de los argumentos presentados por los administrados Galvis Fernando Zeballos Chávez y Luis Carlos Chávez Leaños en los memoriales de recurso de revocatoria son similares, en cuanto a la falta de notificación en el plazo determinado por la Ley 2341 de la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S N° 020/2024 de 09 de mayo de 2024, y en el memorial del ATCO Galvis Fernando Zeballos, además señala el incumplimiento de plazos en la notificación del Auto Inicial de Cargos de 29 de agosto de 2023, manifestando los administrados que las notificaciones no se realizaron dentro del plazo de 5 días de haberse emitido el acto, lo cual implicaría el incumplimiento de la normativa al Art. 55 del Decreto Supremos N° 27113 y correspondería anular obrados por negligencia e incumplimiento de deberes; en ese sentido señala que es necesario precisar que la notificación es la *"acción y efecto de hacer saber, a un litigante o parte interesada en un juicio"*.

ii. En ese marco doctrinal y legal, de la valoración y compulsas de antecedentes administrativos se evidencia que en fecha 29 de agosto de 2023, se emitió el Auto de Formulación de Cargos en contra de Galvis Fernando Zeballos Chavez y Luis Carlos Chávez Leaños, habiendo notificado de forma personal el 22 de diciembre de 2023 a Galvis Fernando Zeballos Chávez mediante edictos el 23 de enero de 2024 a Luis Carlos Chávez Leaños el citado Auto Inicial; y a la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S N° 020/2024 fue emitido el 09 de mayo de 2024, habiéndose notificado a los administrados en fecha 11 de septiembre de 2024; cabe señalar que el sistema normativo referido a las notificaciones tiene por finalidad dar a conocer a los sujetos de la relación jurídica tributaria las decisiones o resoluciones emitidas para que las partes puedan cumplir con alguna obligación establecida o para ejercer su derecho de defensa.

iii. En cuanto a la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S N° 020/2024 se advierte que fue emitida el 09 de mayo de 2024, debiendo ser notificada hasta el 16 de mayo de 2024, sin embargo, se evidencia que fueron notificadas el 11 de septiembre de 2024, fuera del plazo establecido; sin embargo, si se suscita el incumplimiento del plazo para notificar con el Auto inicial de Formulación de Cargos y la Resolución Administrativa Sancionatoria, ni la Ley de Procedimiento Administrativo y su Reglamento determina que sea una causal de nulidad del proceso, por lo que no puede invalidarse el proceso administrativo sancionador por esta



causal, más cuando los administrados, durante el proceso administrativo, hacen usos de su derecho a la defensa con la presentación y ofrecimiento de pruebas una vez notificados el Auto Inicial de Formulación de Cargos determinando la prosecución del proceso sancionador subsanando cualquier defecto en la notificación del Auto Inicial de Formulación de Cargos y la consiguiente presentación de los recurso de revocatoria una vez notificado con la Resolución Administrativa Sancionatoria, aspectos que determinan que dichas notificaciones sean válidas con todo sus efectos legales, y que ningún modo es sancionado de nulidad; en ese motivo la Autoridad Aeronáutica señala que si bien la normativa establece plazos para la notificación del Auto Inicial de Formulación de Cargos y de la Resolución Administrativa Sancionatoria, en casi de no notificarse en los plazos previstos, la norma no dispone que el incumplimiento de plazos conlleve la nulidad de obrados; asimismo, si los plazos son incumplidos, la ley dispone otro tipo de sanciones, que caen en la esfera de la Responsabilidad por la Función Pública, prevista en la Ley N° 1178 (SAFCO), para los servidores públicos que omitan los procedimientos iniciados en el plazo determinado al efecto, en ese sentido, la negligencia e incumplimiento de deberes que refieren los administrados, son cuestiones que no corresponden ser evaluados en el presente proceso.

iv. En relación a los argumentos señalados por Luis Carlos Chávez Leños refiere, que la culpa de la situación de proximidad de las aeronaves sería de responsabilidad de los pilotos quienes no habrían obedecido las instrucciones de la ATC; i. La aeronave bajo VFR subió de 2500ft, sin obedecer las indicaciones otorgadas por control. ii. El vuelo Amazonas IFR el controlador de APP TMA ordenó que esté a 3500ft y de ahí el vuelo Amazonas bajo desobedeciendo las instrucciones del indicado ATC. iii. Cuando se transfiere la frecuencia del vuelo de Amazonas se lo habría realizado respetando una separación de 1000 pies verticales y este vuelo debía a 3500 y el vuelo visual a 2500. iv. Que su persona como el APP TMA habrían dado instrucciones de acuerdo al Manual a los pilotos de los vuelos, quienes no habrían seguido las instrucciones por eso se habría reducido la distancia de la separación de aeronaves. v. Habría plena coordinación con su dependencia y aproximación y que cumplió las cartas de acuerdo. iv. La falta de separación de los dos vuelos, sería plenamente atribuible a los pilotos, quienes no habrían obedecido las instrucciones; de igual manera los argumentos señalados por Galvis Fernando Zeballos Chávez, indicó los aspectos más importantes: 1. Se habría realizado la coordinación para transferencia de control de dependencia de APP, 2. Se autoriza a AZN114 directo a tramo base y descenso 3000ft ya que según pantalla radar TOPSKY no existía ningún tránsito al oeste del SLVR. 3. Posterior a esta última autorización vuelve a observar la posición de la aeronave en pantalla, y esta se encuentra por ingresar a tramo base cruzando 3400ft. Al mismo tiempo se observa otro track que acaba de cruzar vertical umbral de pista 34 SLVR con rumbo SLET, por lo cual inmediatamente instruyo a AZN114 mantener 3500ft por tránsito VFR en el sector y es transferido a freq. De TWR 118.6, piloto colaciona que esta por alcanzar 3000ft y subiendo a 3500ft. 4. TWR informe a que AZN114 contacta y notifica 3500ft nivelado, TWR instruye mantener 3500ft y notificar en tramo base. Después de 1 minuto, AZN114, notifica a TWR tener aviso de resolución (RA) y solicita aproximación por derecha (TWR no autoriza el descenso de AZN114 ni expide autorización de aterrizaje). 5. Resalta que AZN114 se encuentra en freq.124.9 TMA dentro de las 30 millas náuticas del VOR (jurisdicción de APP); En ese entendido la DGAC argumenta que la Resolución Administrativa Sancionatoria C.F.S N° 020/2024 de 09 de mayo de 2024, impugnada, se pronunció sobre los puntos señalados, mencionando que hizo la verificación que cursa en antecedentes administrativos como prueba plena del incumplimiento de la normativa aeronáutica por parte de los administrados, la transcripción de las grabaciones de la Consola : TWR/APP/TMA, que cursa a fs. 13 de obrados y los Cd's A FS. 130, en las cuales fueron partícipes los administrados, advirtiéndose fehacientemente que se encontraban en Torre de Control (TWR) el Sr. **Luis Carlos Chavez Leños** y Área de Control de Terminal (TMA) el Sr. **Galvis Fernando Zeballos Chávez** para justamente dar cumplimiento la normativa aeronáutica.

v. De acuerdo con las grabaciones a hrs. 1810_35 el controlador de TWR Luis Carlos Chávez le indica directamente al AZN114 que mantenga 3500ft y notifique tramo base, máxime como podría suponer que estaría en 3500ft, si en ningún momento en las grabaciones se advierte que em TMA le hubiere indicado la altitud, cuando le realizó la transferencia; por el contrario cuando ocurrió la transferencia del TMA a TWR, el AZN114 se encontraba a 3000ft y no así como equivocadamente señaló el TWR en la grabación, aspecto que puede evidenciarse en la

transcripción de la grabación de la **Frecuencia APP-124-TMA a hrs. 1807_33** que indica: "(TMA) AZN114 **descenso a 3000ft notifique tramo base**", y en respuesta el AZN 114 señala: "**3000FT ahora llamo a base izquierda 34,114**" es decir, cuando el Controlador de TWR DIO LA INSTRUCCIÓN azn114 a **HRS. 18101_35** ya habían transcurrido casi tres minutos que el AZN 114 se encontraba a 3000ft; la Autoridad Aeronáutica, advierte que el TMA hubiera coordinado con TWR comunicándole que el AZN114 se encontraba a 3000ft; es decir, estaba a menos de 1000ft con el CP3184 que estaba a 2500ft, siendo evidente inclusive que no existió la separación vertical entre ambas aeronaves, por la falta de coordinación de transferencias entre el TMA y TWR, no existió planificación del tránsito por los administrados para mantener el movimiento ordenado del tránsito aéreo y transferencia al no haber aplicado el procedimiento necesario justamente para este fin.

vi. La DGAC, ve pertinente aclarar que la infracción no es resultado de una capacidad interpretativa como hacen referencia los administrados, estos deben considerar que los cargos atribuidos en la omisión de normativa que corresponde ser cumplida por los controladores de Tránsito Aéreo, no importando que estas obligaciones se encuentren en manuales, procedimientos, etc., en razón que se encuentra claramente como deberes, obligaciones que debe ser cumplidas, máxime cual sería la finalidad de la Carta de Acuerdo Operacional entre Viru Viru y el Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo, que establece **procedimientos de aplicación**; que deben ser cumplidos en el presente caso de acuerdo a la normativa vulnerada, a los controladores de Tránsito aéreo designados en las dependencias en los cuales se produjo el incidente; caso contrario, al no existir dichos procedimientos manuales existiría una inseguridad en las operaciones aéreas, ya que al personal no le importaría tener diligencia y cuidado en sus actuaciones; en ese sentido, al regular, normar los diferentes procedimientos, y también sancionar en caso de incumplimiento.

7. En fecha 12 de noviembre de 2024, Luis Fernando Chavez Leaños, presenta Recurso Jerárquico, en contra de la Resolución de Recurso de Revocatoria CFS N° 035/2024 de 22 de octubre de 2024, emitida por la DGAC, bajo los siguientes argumentos:

i. Señala que habiendo dado una cabal lectura a la **RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA SANCIONATORIA CFS N. 020/2024** de fecha 09/05/24 y la Resolución 35/2024, se me sanciona por haber vulnerado la **Carta de Acuerdo Operacional** entre Viru Viru Aproximación y Torre Viru Viru, en su numeral 4. 1. y al **Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo** en su capítulo 4, numerales 4.5., 4.5.1, 4.5.1.4 y Capítulo 5 en su numeral 5.2. inciso c); Advierte que este supuesto incumplimiento de la normativa mencionada se debería a que, conforme al reporte del Formulario de Notificación de Incidentes ATS de la tripulación de vuelo de Amazonas AZN114 CP-3145 E:190 en ruta SLI,P/SLVR y CP-3184 C:152 SLJV/SLEIT de fecha 14 de febrero de 2023, durante la aproximación del vuelo AZN14 4 al Aeropuerto de Viru Viru, los controladores de tránsito aéreo que organizamos dichos vuelos incumplimos con la Carta de Acuerdo Operacional entre la dependencia de Aproximación y Torre de control Viru Viru, debido a la **falta de coordinación en las condiciones de transferencia**, entonces según la Comisión de Faltas, el controlador de TWR-APP hizo la autorización de una aproximación visual a la pista 34 a requerimiento de la tripulación, **sin realizar la coordinación con Torre Viru Viru**, evidenciándose que el controlador de Torre a pesar de tener conocimiento del vuelo CP3184 sobrevolaría su estación para proceder con el destino El Trompillo SLET, **no hizo la planificación de tránsito existente de ese momento**, y que ninguna de las **Dependencias da información de tránsito de las aeronaves de AZN114** en aproximación visual descendiendo para 3.000 ft ni del CP3184 que estaba en vuelo VFR 2.500 FT, que el vuelo AZN114 fue autorizado a descender a 3.000 ft en aproximación visual pista 34 hasta que el controlador del **TMA APP** identificó en la pantalla radar al CP3184 a 2500 pies, **es entonces que corrige el descenso de AZN114 a 3500 pies**, AZN114 en frecuencia 124.9 TMA Santa Cruz fue instruido a ascender a 3500 pies cuando estaba próximo a base, el controlador identifica la pantalla radar que el CP3184 vertical de pista 34 con 2500 pies y hace la transferencia de inmediato a TWR VIRU VIRU 118.6 y se evidencia que el controlador recién da la información de tránsito al AZN 114, El vuelo AZN114 en tramo base según la pantalla radar desciende para 3300 ft y es donde se produce el AVISO DE RESOLUCIÓN; por último se evidencia de acuerdo al informe del control del tránsito TMA Santa Cruz que el ANZ114 mantuvo todo el tiempo en frecuencia 124.9 TM 7) y



que el controlador de aproximación se encontraba copiando planes de vuelo, cuando la **prioridad** está el servicio de control de tránsito aéreo, por lo que se puede entender que los administrados **no aplicaron con el procedimiento necesario para prevenir colisiones y acelerar y mantener el movimiento ordenado de tránsito aéreo y transferencia**, hechos que dan indicios de posible omisión de la infracción prevista en el artículo 38 del reglamento de infracción y sanciones y procedimiento especial sancionatorio.

ii. Menciona que como se manifestó en su descargo verbal, reitera los hechos tal y como ocurrieron el día del incidente 14 de febrero de 2023, exponiendo lo siguiente:

“b. La culpa de la situación de proximidad de las aeronaves es responsabilidad de los pilotos, quienes No Obedecieron las instrucciones de los ATC, como paso a explicar:

- i. La aeronave bajo VFR subió de 2500 ft, sin obedecer las indicaciones otorgadas por control,*
- ii. En cuanto al vuelo de AMASZONAS IFR, el controlador cie APP TM7 ordenó que esté a 3500ft y de ahí el vuelo amazonas bajo desobedeciendo las instrucciones del indicado ATC.*
- iii. Cuando se transfiere la frecuencia del vuelo de amazonas, se lo hace respetando una separación de 1000 pies verticales, ya este vuelo debía estar a 3.500 y el vuelo visual a 2.500*
- iv. Tanto mi persona como el APP TMA dieron las Instrucciones de acuerdo a manual a los pilotos de v los vuelos, quienes no siguieron las instrucciones y por eso se redujo la distancia para la separación de aeronaves 8*
- v. En este caso ha habido plena coordinación con mi dependencia y aproximación cumpliendo con las cartas de acuerdo plenamente.*
- vi. La falta de separación de los dos vuelos es plenamente atribuible a los pilotos, quienes no han obedecido las instrucciones han sido los pilotos”*

ii. En cuanto a la vulneración a derechos constitucionales, señala que se vulneró el principio de culpabilidad en el procedimiento administrativo sancionador; toda vez que señala que el proceso administrativo no debe limitarse solamente a verificar la existencia de una acción u omisión antijurídica, es decir, hacer un juicio negativo del resultado, sino que además, debe determinar que la infracción fue cometido por el administrado a título de Dolo o Culpa; lo que quiere decir es que se debió comprobar que la actuación del procesado ha sido culposa (Negligencia, impericia, descuido, torpeza), o dolosa (saber, intencionalmente, conocimiento); es tal sentido, recién cuando se hubiese evidenciado con prueba plena la comisión de faltas, contravenciones o en su caso transgresiones a las normas administrativa, debe determinarse la existencia de responsabilidad administrativa a título de culpa o dolo e imponer la sanción que corresponda y en caso de duda, actuar a favor del administrado; advierte que en el presente caso, se pretende sancionarlo por un hecho en el cual al margen del posible resultado, se ha actuado con **DILIGENCIA Y RESPONSABILIDAD**, conforme se ha descrito previamente, en tal sentido **se debe realizar una valoración de los aspectos subjetivos y coyunturales del hecho, tomando en cuenta las naturales limitaciones de la actuación humana determinada por situaciones coyunturales y circunstanciales, lo cual lo establece el propio MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO AT, 01/03 cuando define al aactuación humana como:** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

iii. En su punto b), el recurrente señala que se pretende sancionar por supuestamente haber cometido la infracción contenida en el Artículo 38 INFRACCIÓN GRAVE (numeral 1) del Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio, es decir haber incumplido la siguiente normativa: Manual de Procedimiento para los servicios Tránsito Aéreo ATM 01/03, en su punto 4.5 Autorizaciones del Control de Tránsito Aéreo (Alcances y Objetivo), y las faltas cometidas, se traducen a 1. La falta de coordinación en las condiciones de transferencia, en la autorización de aproximación visual a la pista 34. Y 2. No haber aplicado el procedimiento necesario para prevenir colisiones, acelerar y mantener movimiento ordenador de tránsito aéreo.

iv. En cuanto a la Carta de Acuerdo Operacional entre Área aproximación y Torre Viru Viru, menciona que para iniciar el proceso administrativo no refieren la falta, ausencia o carencia de planificación y coordinación o aplicación de procedimiento, COMO UN HECHO PUNIBLE DESDE UN PUNTO DE VISTA ADMINISTRATIVO, en todo caso el Auto Inicial de Cargos no señala con precisión que en el punto de la carta de acuerdo operaciones habrían sido infringida; en otro aspecto manifiesta que la atribución del cargo de falta de coordinación en las condiciones de transferencia de la Autorización de aproximación visual a la pista 34 y No Haber aplicado el procedimiento necesario para prevenir colisiones y acelerar y mantener movimiento ordenado de tránsito aéreo, al margen de nos e situaciones evidentes por lo expresado previamente, tampoco serian conductas establecidas como ilícitos Administrativos.

v. Por último, el Recurrente señala que no se realizó la correcta valoración de las pruebas aportadas toda vez que la DGAC se aleja de los elementos fácticos expuestos en sus descargos y solamente se habría enfocado en sancionar por sanciona, es decir justificar de cualquier forma, la sanción que se le impone, cuando debería emitirse una Resolución fundamentada o motivada fue ampliamente desarrollada por las sentencias Constitucionales N° 2221/2012 y 100/2013.

8. En fecha 12 de noviembre de 2024, Galvis Fernández Zeballos Chávez presenta Recurso Jerárquico bajo los siguientes argumentos:

i. Señala que habiendo dado una cabal lectura a la **RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA SANCIONATORIA CFS N. 020/2024** de fecha 09/05/24, se lo sanciona por haber vulnerado la **Carta de Acuerdo (operacional)** entre Viru Viru Aproximación y Torre Viru Viru, en su numeral 4.1. y al **Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo** en su capítulo 4, numerales 4.5 , 4.5.1, 4.5.1.4 y Capítulo 5 en su numeral 5.2 . inciso c). 5. Este supuesto incumplimiento de la normativa mencionada se debería a que, conforme al reporte del Formulario de Notificación de Incidentes ATS de la tripulación de vuelo de Amazonas AZN14 CP-3145 E:190 en ruta SLLP/SLVR y CP-3184 C:152 SLJV/SLET de fecha 14 de febrero de 202, durante la aproximación del vuelo AZN144 al Aeropuerto de Viru Viru, los controladores de tránsito aéreo que organizamos dichos vuelos incumplimos con la Carta de Acuerdo Operacional entre la dependencia de Aproximación y Torre de control Viru Viru, debido a la **falta de coordinación en las condiciones de transferencia 6** . Según la Comisión de Faltas, el controlador de hizo la autorización de una aproximación visual a requerimiento de la tripulación, sin realizar la coordinación con Torre Viru Vial, evidenciándose que el controlador de Torre a pesar de tener conocimiento del vuelo =P3184 sobrevolaría su estación para proceder con el destino El Trompillo SLR=T, no hizo la planificación de tránsito existente de ese momento, y que ninguna de las Dependencias da información de tránsito de las aeronaves de AZN1114 en aproximación visual descendiendo para 3 . OC)0 ft ni del CP3184 que estaba en vuelo VER 2.500 FT, que el vuelo AZN114 fue autorizado a descender a 3.000 ft en aproximación visual pista 34 hasta que el controlador del A APP identificó en la pantalla radar al CP318 4 a 2500 pies , es entonces que corrige el descenso de AZN14 a 3500 pies, AZN14 en frecuencia 124 , 9 TNA Santa Cruz fue instruido a ascender a 3500 pies cuando estaba próximo a base , el controlador identifica la pantalla radar que el CP318 4 vertical de pista 34 con 2500 pies y hace la transferencia de inmediato a TWR VIRU VIRU 118.6 y se evidencia que el controlador recién da la información de tránsito al 7VN 114 . El vuelo AZN14 en tramo que según la pantalla radar desciende para 3300 ft y es donde se produce el AVISO DE RESOLUCIÓN; por último se evidencia de acuerdo al informe del control del tránsito TNIA Santa Cruz que el ANZI14 mantuvo todo el tiempo en frecuencia 124.9 TN[A y que el controlador de aproximación se encontraba copiando planes de vuelo, cuando la prioridad está el servicio de control de tránsito aéreo, por lo que se puede entender que los administrados no aplicaron con el procedimiento necesario para prevenir colisiones y acelerar y mantener el movimiento ordenado de tránsito aéreo y transferencia, hechos que dan indicios de posible omisión de la infracción prevista en el artículo 38 del reglamento de infracción y sanciones y procedimiento especial sancionatorio. **7. Como se manifestó en mi descargo escrito y verbal, reitero los hechos tal y como ocurrieron el día del incidente 14 de febrero de 2023.**



a. El vuelo AZN14 EI190 de SLLP a SLVR toma primer contacto a freq. 124.9 a HR17 57, posición SALBI y es autorizado al VOR VIR y descenso a FLO70 secuencia 2. Posterior, se realiza la coordinación a HR1758 para transferencia de control con la dependencia de APP
b. A HR18C) 6 el vuelo AZN14 es autorizado para aproximación visual pista 34 con descenso a 4000ft por requerimiento de la tripulación y rumbo al VOR por tránsito B737 de salida a Cochabamba SID KOSBO y se realiza la coordinación con TWR para dicha aproximación.
c. Posterior a la separación con el B737 se autoriza a AZN14 directo a tramo base y descenso a 3000ft ya que según pantalla radar TOPSKY no existía ningún tránsito al oeste de SLVR.

d. Posterior a esta última autorización vuelvo a observar la posición de la aeronave en pantalla, y esta se encuentra por ingresar a tramo base cruzando 3400ft. Al mismo tiempo se observa otro track que acaba de cruzar vertical umbral de pista 34 SLVR con rumbo a SLET, por lo cual inmediatamente instruyo a AZN14 mantener 3500ft por tránsito VFR en el sector y es transferido a freq. de TWR 118.6., piloto colaciona que esta por alcanzar 3000ft y subiendo a 3500ft.

e. Posterior a esto TWR informa que AZN14 contacta y notifica 3500ft nivelado, TWR instruye mantener 3500ft y notificar en tramo base. Después de 1 minuto, AZN114 notifica a TWR tener aviso de resolución (RA) y solicita aproximación por derecha (TWR no autoriza el descenso de AZN114 ni expide autorización de aterrizaje).

f. Cabe resaltar que AZN114 se encuentra en freq. 124.9 TMA dentro las 30 millas náuticas del VOR (jurisdicción de APP)

8. Como se indicó en todo momento, mi persona en fecha 14 de febrero de 2023 ha actuado con **TOTAL RESPONSABILIDAD Y DILIGENCIA**, y resalto estos dos sustantivos, por cuanto en el marco de mis funciones establecidas en el Rol de Turnos ATS de fechas 10 al 16 de febrero de 2023, me encontraba a cargo de la Área Terminal TMA, es decir, **debía realizar el control de vuelos IFR, sin tener ninguna jurisdicción sobre los vuelos VFR que se encontraban a cargo del ATS TWR, tal cual se establece en se establece en la Carta de Acuerdo Operacional vigente, punto 1.2 inciso b) por el límite vertical de 2500 ft.**

9. En cumplimiento de mis funciones como controlador de TMA lo que hice fue, en un primer momento, autorizar al vuelo AZN114 el descenso a 3000ft, ya que según pantalla radar TOPSKY no existía ningún tránsito al oeste de SLVR. Después de autorizar el descenso de la aeronave indicada, se tenía que transferir el vuelo a APP Viru Viru conforme en el procedimiento establecido en el punto 4.1. inciso a) de la Carta de Terminal Aproximación, empero, ello no se pudo realizar porque el controlador APP se encontraba en el sanitario.

10. No obstante que mi función **no era la de organizar el tránsito de los vuelos WR con 2500 mts vertical y el ATS APP se encontraba en el baño**, observo otro track (identificación de aeronave) que acababa de cruzar vertical umbral de pista 34 SLVR con rumbo a SLET, por lo cual **inmediatamente instruí a AZN114 a mantener 3500ft y coordiné con el ATS-TWR esta situación, teniendo en cuenta que los vuelos de aeronaves monomotor deben estar a una altura de 2500 ft**, conforme lo determina la Carta de Acuerdo Operacional entre Aprox. y Torre, punto 6.3 inciso c).

11. Sobre este asunto, es necesario recalcar que el ATS de APP no se encontraba en su puesto de trabajo por estar en el sanitario como se mencionó, **lo que implica que tuve que hacerme cargo de 2 dependencias de control, es decir, realizar dos trabajos y continuar con la anotación de las fichas de progreso de otros vuelos que no se imprimen de forma digital, sino de forma manual.**

ii. En cuanto a la vulneración a derechos constitucionales, señala que se vulneró el principio de culpabilidad en el procedimiento administrativo sancionador; toda vez que señala que el proceso administrativo no debe limitarse solamente a verificar la existencia de una acción u omisión antijurídica, es decir, hacer un juicio negativo del resultado, sino que además, debe determinar que la infracción fue cometido por el administrado a título de Dolo o Culpa; lo que quiere decir es que se debió comprobar que la actuación del procesado ha sido culposa (Negligencia, impericia, descuido, torpeza), o dolosa (saber, intencionalmente, conocimiento); es tal sentido, recién cuando se hubiese evidenciado con prueba plena la comisión de faltas, contravenciones o en su caso transgresiones a las normas administrativa, debe determinarse la existencia de responsabilidad administrativa a título de culpa o dolo e imponer la sanción que corresponda y en caso de duda, actuar a favor del administrado; advierte que en el presente caso, se pretende sancionarlo por un hecho en el cual al margen del posible resultado, se ha actuado con **DILIGENCIA Y RESPONSABILIDAD**, conforme se ha descrito



previamente, en tal sentido se debe realizar una valoración de los aspectos subjetivos y coyunturales del hecho, tomando en cuenta las naturales limitaciones de la actuación humana determinada por situaciones coyunturales y circunstanciales, lo cual lo establece el propio MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE PARA LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO AT, 01/03 cuando define al actuación humana como: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

iii. En su punto b), el recurrente señala que se pretende sancionar por supuestamente haber cometido la infracción contenida en el Artículo 38 INFRACCIÓN GRAVE (numeral 1) del Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio, es decir haber incumplido la siguiente normativa: Manual de Procedimiento para los servicios Tránsito Aéreo ATM 01/03, en su punto 4.5 Autorizaciones del Control de Tránsito Aéreo (Alcances y Objetivo), y las faltas cometidas, se traducen a 1. La falta de coordinación en las condiciones de transferencia, en la autorización de aproximación visual a la pista 34. Y 2. No haber aplicado el procedimiento necesario para prevenir colisiones, acelerar y mantener movimiento ordenador de tránsito aéreo.

iv. En cuanto a la Carta de Acuerdo Operacional entre Área aproximación y Torre Viru Viru, menciona que para iniciar el proceso administrativo no refieren la falta, ausencia o carencia de planificación y coordinación o aplicación de procedimiento, como un hecho punible desde un punto de vista administrativo, en todo caso el Auto Inicial de Cargos no señala con precisión que punto de la carta de acuerdo operaciones habrían sido infringida; en otro aspecto manifiesta que la atribución del cargo de falta de coordinación en las condiciones de transferencia de la Autorización de aproximación visual a la pista 34 y No Haber aplicado el procedimiento necesario para prevenir colisiones y acelerar y mantener movimiento ordenado de tránsito aéreo, al margen de nos e situaciones evidentes por lo expresado previamente, tampoco serian conductas establecidas como ilícitos Administrativos.

v. Por último, el Recurrente señala que no se realizó la correcta valoración de las pruebas aportadas toda vez que la DGAC se aleja de los elementos fácticos expuestos en sus descargos y solamente se habría enfocado en sancionar por sanciona, es decir justificar de cualquier forma, la sanción que se le impone, cuando debería emitirse una Resolución fundamentada o motivada fue ampliamente desarrollada por las sentencias Constitucionales N° 2221/2012 y 100/2013.

CONSIDERANDO: Que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 033/2024, de 20 de enero de 2024, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de una Resolución Ministerial por medio de la cual se rechace el recurso jerárquico planteado por Galvis Fernando Zeballos Chavez y Luis Carlos Chávez Leaños, en contra de la Resolución Administrativa de Recurso de Revocatoria N° 035 de 22 de octubre de 2024, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 033/2024, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El artículo 232 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, establece 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.

2. El inciso c) del artículo 4 de la de la Ley N° 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, dispone que la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso y en el inciso g) referido al Principio de Legalidad y presunción de legitimidad, expone que las actuaciones de la Administración por estar sometidas plenamente a la ley, se presumen legítimas salvo expresa declaración judicial en contrario.



3. El parágrafo II del artículo 35 de la misma Ley N° 2341 determina que las nulidades podrán invocarse únicamente mediante la interposición de los recursos administrativos previstos en esa Ley.

4. El artículo 58 de la precitada Ley N° 2341 establece que los recursos se presentarán de manera fundada, cumpliendo con los requisitos y formalidades, en los plazos que establece la ley.

5. El artículo 61 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, establece que los recursos administrativos previstos en la presente Ley, serán resueltos confirmando o revocando total o parcialmente la resolución impugnada, o en su caso, desestimando el recurso si este tuviese interpuesto fuera de término, no cumplierse las formalidades señaladas expresamente en disposiciones aplicables o si no cumplierse el requisito de legitimación establecido en el artículo 11 de esa ley.

6. El parágrafo II del artículo 66 de la Ley N° 2341 establece que el recurso jerárquico se interpondrá ante la misma autoridad administrativa competente para resolver el recurso de revocatoria, dentro del plazo de diez días siguientes a su notificación.

7. El artículo 63 de la Ley N° 2341, señala expresamente: "I. Dentro del término establecido en disposiciones reglamentarias especiales para resolver los recursos administrativos, deberá dictarse la correspondiente resolución, que expondrá en forma motivada los aspectos de hecho y de derecho en los que se fundare. II. **La resolución se referirá siempre a las pretensiones formuladas por el recurrente, sin que en ningún caso pueda agravarse su situación inicial como consecuencia exclusiva de su propio recurso.**"

8. El inciso a) del artículo 124 del Reglamento a la Ley del Procedimiento Administrativo N° 2341, aprobado por el Decreto Supremo N° 27113, dispone que se resolverá el recurso jerárquico en un plazo máximo de sesenta (60) días computables a partir del día de su interposición, señalando en su inciso c): "Rechazando o confirmando en todas sus partes la resolución de instancia recurrida."

9. Conforme los antecedentes y normativa señalada, corresponde dar respuesta a los argumentos del recurrente Luis Carlos Chávez Leños de la siguiente forma:

I. El Recurrente señala que se le habría notificado fuera de los plazos establecidos en el Artículo 33 de la Ley 2341, poniendo en evidencia que la Resolución Administrativa Sancionatoria fue emitida el 09 de mayo de 2024 y esta fue diligenciada el 11 de marzo de 2024, aproximadamente 4 meses después; cabe señalar que la notificación no se encuentra sujeta a algún tipo de nulidad para el proceso en general, toda vez que el fin único de esta actuación, es poner en conocimiento del administrado las acciones que se están llevando a cabo en su contra, con el objetivo de que no se le cause indefensión y este pueda presentar los descargos correspondientes, tal como lo señala la SC 0652/2018-S4 "Por lo señalado en la jurisprudencia constitucional precitada, queda claramente establecido que la notificación se constituye en un mecanismo procesal que tiene por finalidad comunicar o hacer conocer a las partes y terceros interesados, las actuaciones y resoluciones emanadas de un juez o tribunal, sea para efectos de la interposición de recursos o para el ejercicio de cualquier otro derecho inherente a sus intereses, **constituyendo estos una forma de comunicación y publicidad procesal**, por lo que, resulta imprescindible que los órganos encargados de la administración de justicia, aseguren que quien deba de ser procesado asuma conocimiento efectivo y seguro del proceso, a los efectos de que ejerza íntegramente su derecho a la defensa"; sin perjuicio de ello la Dirección General de Aeronáutica Civil, debe actuar siempre en apego a la norma, debido a que si bien no existe vulneración y se puso los actuados en conocimiento de los administrados, la notificación efectivamente fue realizada fuera de plazo.

El Recurrente afirma haber desempeñado sus funciones con eficiencia y responsabilidad, atribuyendo ciertas obligaciones a los pilotos de ambas aeronaves, mismo que habrían incumplido las indicaciones, tanto del TWR y el TMA, advirtiendo que cuando se transfiere la frecuencia del vuelo de amazonas, se lo hace respetando una separación de 1000 pies verticales, por lo que ese vuelo debía encontrarse a 3500 y el vuelo visual a 2500; a este argumento la DGAC señala lo descrito en las grabaciones y como cabalmente se tiene en antecedentes, toda vez que el Recurrente no pudo desvirtuar con prueba fehaciente que haya existido la correspondiente coordinación entre ambos controladores, a fin de evitar no solo el



incumplimiento de la normativa, sino además la distancia mínima considerada de seguridad para el correcto tránsito aéreo.

En relación al punto que señala la vulneración de Derechos Constitucionales, en conformidad con el principio de culpabilidad en el procedimiento administrativo sancionador, advirtiendo que la autoridad administrativa no debería limitarse solo a la verificación y existencia de una acción u omisión antijurídica, debiendo atribuir las responsabilidades administrativas, conforme se demuestre si fue a título de dolo o culpa; trae a colación el punto del Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03 *Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas*; cabe señalar que más allá del aspecto doloso o culposo, es evidente la responsabilidad administrativa, esto en razón a que no realizaron las gestiones y la coordinación previa que los controladores deben ejercer, en ese sentido de nada valdría realizar dicha aseveración, toda vez que es evidente el incumplimiento por parte de ambos funcionarios.

Respecto a la Carta de Acuerdo operacional entre Aérea aproximación y Torre Viru Viru, señala que en el contenido del Auto Inicial de Cargos no precisa que punto habría sido vulnerado, sin embargo de la revisión de antecedentes se tiene que el mencionado Auto de Cargos, describe: *"al existir indicios de vulneración a la Carta de Acuerdo Operacional Entre Viru Viru Aproximación y Torre Viru Viru en su numeral 4.1 y el Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo, en sus Capítulos 4 y numerales 4.5, 4.5.1, y 4.5.1.4, y capítulo 5 en su numeral 5.2 inciso c"*, el Auto de Formulación de Cargos, señala claramente los puntos vulnerados por parte de los recurrentes, además de la relación de hechos con cada punto.

En cuanto a la Vulneración del debido proceso en su vertiente de motivación y fundamentación; el Recurrente advierte que se vulneraron sus derechos fundamentales, debido a que la Resolución no contiene una correcta fundamentación, ya que no se habría realizado una correcta valoración de la prueba aportada y se quiere de cualquier modo imponer la sanción; al respecto es importante señalar que conforme los datos del proceso, la decisión tomada se realizó en base a los informes y grabaciones, mismos que no fueron desvirtuados por los recurrentes, por lo que estos persisten con la fundamentación y motivación necesaria, siendo evidente el incumplimiento a la Carta de Acuerdo Operacional entre aproximación y Torre Viru Viru; la sanción impuesta se realizó en base a lo establecido en la Reglamentación de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio, tomando en cuenta la **falta grave**, sancionando a ambos administrados con el monto de Bs.- 5001 (Cinco Mil Un 00/100 Bolivianos), el mínimo de sanción en cuanto a este acápite.

10. Galvis Fernando Zeballos Chávez

I. El Recurrente señala que se le habría notificado fuera de los plazos establecidos en el Artículo 33 de la Ley 2341, poniendo en evidencia que la Resolución Administrativa Sancionatoria fue emitida el 09 de mayo de 2024 y esta fue diligenciada el 11 de marzo de 2024, aproximadamente 4 meses después; cabe señalar que la notificación no se encuentra sujeta a algún tipo de nulidad para el proceso en general, toda vez que el fin único de esta actuación, es poner en conocimiento del administrado las acciones que se están llevando a cabo en su contra, con el objetivo de que no se le cause indefensión y este pueda presentar los descargos correspondientes, tal como lo señala la SC 0652/2018-S4 *"Por lo señalado en la jurisprudencia constitucional precitada, queda claramente establecido que la notificación se constituye en un mecanismo procesal que tiene por finalidad comunicar o hacer conocer a las partes y terceros interesados, las actuaciones y resoluciones emanadas de un juez o tribunal, sea para efectos de la interposición de recursos o para el ejercicio de cualquier otro derecho inherente a sus intereses, constituyendo estos una forma de comunicación y publicidad procesal, por lo que, resulta imprescindible que los órganos encargados de la administración de justicia, aseguren que quien deba de ser procesado asuma conocimiento efectivo y seguro del proceso, a los efectos de que ejerza integralmente su derecho a la defensa"*; sin perjuicio de ello la Dirección General de Aeronáutica Civil, debe actuar siempre en apego a la norma, debido a que si bien no existe vulneración y se puso los actuados en conocimiento de los administrados, la notificación efectivamente fue realizada fuera de plazo.



El Recurrente afirma la responsabilidad es únicamente de los pilotos, debido a que si estos hubieran mantenido la altura establecida, estos habrían conservado la distancia de 1000 ft de distancia, que si en el presente caso hubo una separación menor fue por decisión de los Pilotos, mismos que no dieron cumplimiento a las indicaciones; en este punto cabe señalar que la dirección e instrucción lo realizan los pilotos a través de lo que dispongan los controladores, por otro lado, conforme la normativa señalada precedentemente, la distancia mínima a ser considera es de 3000ft.

En relación al punto que señala la vulneración de Derechos Constitucionales, en conformidad con el principio de culpabilidad en el procedimiento administrativo sancionador, advirtiendo que la autoridad administrativa no debería limitarse solo a la verificación y existencia de una acción u omisión antijurídica, debiendo atribuir las responsabilidades administrativas, conforme se demuestre si fue a título de dolo o culpa; trae a colación el punto del Manual de Procedimiento para los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 01/03 *Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas*; cabe señalar que más allá del aspecto doloso o culposo, es evidente la responsabilidad administrativa, esto en razón a que no realizaron las gestiones y la coordinación previa que los controladores deben ejercer, ene se sentido de nada valdría realizar dicha aseveración, toda vez que es evidente el incumplimiento por parte de ambos funcionarios.

Respecto a la Carta de Acuerdo operacional entre Aérea aproximación y Torre Viru Viru, señala que en el contenido del Auto Inicial de Cargos no precisa que punto habría sido vulnerado, sin embargo de la revisión de antecedentes se tiene que el mencionado Auto de Cargos, describe: *"al existir indicios de vulneración a la Carta de Acuerdo Operacional Entre Viru Viru Aproximación y Torre Viru Viru en su numeral 4.1 y el Manual de Procedimientos para la Gestión de Tránsito Aéreo, en sus Capítulos 4 y numerales 4.5, 4.5.1, y 4.5.1.4, y capítulo 5 en su numeral 5.2 inciso c)"*, el Auto de Formulación de Cargos, señala claramente los puntos vulnerados por parte de los recurrentes, además de la relación de hechos con cada punto.

En cuanto a la Vulneración del debido proceso en su vertiente de motivación y fundamentación; el Recurrente advierte que se vulneraron sus derechos fundamentales, debido a que la Resolución no contiene una correcta fundamentación, ya que no se habría realizado una correcta valoración de la prueba aportada y se quiere de cualquier modo imponer la sanción; al respecto es importante señalar que conforme los datos del proceso, la decisión tomada se realizó en base a los informes y grabaciones, mismos que no fueron desvirtuados por los recurrentes, por lo que estos persisten con la fundamentación y motivación necesaria, siendo evidente el incumplimiento a la Carta de Acuerdo Operacional entre aproximación y Torre Viru Viru; la sanción impuesta se realizó en base a lo establecido en la Reglamentación de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio, tomando en cuenta la **falta grave**, sancionando a ambos administrados con el monto de Bs.- 5001 (Cinco Mil Un 00/100 Bolivianos), el mínimo de sanción en cuanto a este acápite

En cuanto a la Culpabilidad de ambos Recurrentes corresponde manifestar que es en razón a ello que se otorga la Sanción mínima en relación a que obraron de manera negligente y descuidada, al no haber realizado no solo la coordinación entre ambos controladores sino también la aplicación de mínima distancia.

10. En consideración a todo lo señalado, en el marco del inciso c) del artículo 124 del Reglamento aprobado por D.S. N° 27113, corresponde rechazar el recurso jerárquico planteado por Galvis Fernando Zeballos Chávez y Luis Carlos Chávez Leños, en contra de la Resolución Administrativa N° 036 de 22 de octubre de 2024, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC, confirmándola totalmente.

POR TANTO:

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





RESUELVE:

ÚNICO. - Rechazar el recurso jerárquico planteado por Galvis Fernando Zeballos Chávez y Luis Carlos Chávez Leaños, en contra de la Resolución Administrativa N° 036 de 22 de octubre de 2024, emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado.

Comuníquese, regístrese y archívese.


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

