RESOLUCIÓN MINISTERIAL RJ N° 079

La Paz, 06 JUL 2026

VISTOS: El Recurso Jerárquico interpuesto por GUSTAVO S. VARGAS VILLEGAS en representación de la Aerolínea ECOJET S.A., en contra de Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 de 30 de enero de 2026, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT;

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

1. Que por Auto ATT-DJ-A-FIS TR LP 157/2025 de 13 de junio de 2025, notificado el 20 de junio de mismo año, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT dispuso:

(...) "PRIMERO. - FORMULAR CARCOS contra la LÍNEA AÉREA ECOJET SOCIEDAD ANÓNIMA - ECOJET S.A. por la presunta comisión de la infracción: "Incumplir estándares de calidad establecidos en la Autoridad Regulatoria" prevista en el inciso h) del Parágrafo III del Articulo 71 del Reglamento Regulatorio de Transporte Aéreo, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 30 de 30 de enero de 2017 al haber incumplido con el límite de tolerancia para la evaluación del estándar aeronáutico correspondiente al Factor de Puntualidad (FDP) de 0,69 resultado inferior al límite mínimo permitido de 0,82 (No cumple) y al Factor de Cancelación (FDC) de: 0,10 resultado superior al límite máximo permitido de 0,02 (No cumple) durante el periodo comprendido entre los meses de noviembre y diciembre de la gestión 2024 a enero de la gestión 2025" (...).

2. Que, por memorial de 04 de julio de 2025, la empresa ECOJET S.A., respondió al Auto de Cargos y solicita ampliación de plazo para descargos.

3. Que, mediante memorial presentado el 24 de julio de 2025 ECOJET S.A. presentó descargos.

4. Que la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 155/2025 de 08 de octubre de 2025, notificada en fecha 15 de octubre de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, resolvió:

(...) " PRIMERO.- DECLARAR PROBADOS los cargos formulados mediante Auto ATT-DJ-A-FIS TR LP 157/2025 de 13 de junio de 2025 en contra de la LÍNEA AÉREA ECOJET SOCIEDAD ANÓNIMA - ECOJET S.A. por la comisión de la infracción: "Incumplir estándares de calidad establecidos por la Autoridad" prevista en el inciso h) del Parágrafo II del Artículo 71 del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de transporte Aéreo aprobado por la Resolución Ministerial N° 30 de 30 de enero de 2017, al haber incumplido con el límite de tolerancia para la evaluación del estándar aeronáutico correspondiente al Factor de Puntualidad de 0,76 inferior al límite mínimo permitido 0,82 y al Factor de Cancelación - FDC de 0,07 superior al límite máximo permitido de 0,02, durante el periodo comprendido entre los meses de noviembre, diciembre de 2024 a enero de 2025.
SEGUNDO.- En virtud a lo dispuesto en el punto resolutivo primero, SANCIONAR a la LÍNEA AÉREA ECOJET SOCIEDAD ANÓNIMA - ECOJET S.A., con una multa de UFV52.500,00 (Cincuenta y dos mil quinientos 00/100 Unidades de Fomento de Vivienda); importe que deberá ser depositado en la cuenta de la ATT - Multas 1-6866567 del Banco Unión S.A., o a través de la Plataforma Virtual de la ATT www.att.gob.bo, en la cual, deberá ingresar de manera directa a "Acceso General de Pago", generar el Ticket de Pago (Código de Pago de Trámites), imprimirlo y, finalmente, apersonarse con dicho Ticket al Banco Unión S.A. o, en su defecto, realizar el pago vía UNINET, en el plazo máximo de diez (10) días calendario computables a partir del día siguiente de la notificación con la presente Resolución. Asimismo, deberá remitir la boleta bancaria de depósito que certifique el cumplimiento de la presente Resolución Administrativa, bajo apercibimiento de iniciarse el proceso de cobro coactivo." (..).

5. Que, por memorial de 29 de octubre de 2025, la empresa ECOJET S.A., interpuso

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

Recurso de Revocatoria en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 155/2025.

6. Que, la ATT resolvió dicho recurso, mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 de 30 de enero de 2026, notificada en fecha 05 de febrero de 2026, por la cual dispuso: *"ÚNICO. - RECHAZAR el recurso de revocatoria presentado el 29 de octubre de 2025, por Gustavo Vargas Villegas, en representación de la LÍNEA AÉREA ECOJET S.A., en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 155/2025, de 08 de octubre de 2025, y en consecuencia corresponde CONFIRMAR TOTALMENTE el acto administrativo impugnado, de conformidad a lo dispuesto en el inciso c) del Parágrafo II del Artículo 89 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172."*

7. Que, por memorial de 23 de febrero de 2026, Gustavo S. Vargas Villegas en representación de la Aerolínea ECOJET S.A., interpuso Recurso Jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 conforme lo establecido en el parágrafo III del Artículo 21 de la Ley 2341.

8. Que, la ATT mediante nota ATT-DJ-N LP 167/2026 remitió a esta Cartera de Estado el referido Recurso Jerárquico, que fue recibido en fecha 26 de febrero de 2026.

9. Mediante Auto de Radicatoria de 29 de junio de 2026, este Ministerio dispuso la radicatoria del Recurso Jerárquico interpuesto por Gustavo S. Vargas Villegas en representación de la Aerolínea ECOJET S.A., interpuso Recurso Jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 de 30 de enero de 2026.

CONSIDERANDO:

Que, los argumentos expuestos por la empresa Recurrente en su Recurso Jerárquico, se citan de la siguiente manera:

> *"(...) En fecha 05 de febrero de 2026 a horas 14:08, se nos notificó con la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026, de fecha 30 de enero 2026, por la cual se rechaza nuestro recurso de revocatoria de fecha 29 de octubre de 2025, confirmando totalmente la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 155/2025 de 08 de octubre de 2025, por la cual se declaran probados los cargos por presunta infracción al Inciso h) del Parágrafo II del Artículo 71 del Reglamento Aéreo, por supuesto incumplimiento con el Límite de tolerancia de los estándares aeronáuticos FDC-FDP, durante el periodo comprendido entre los meses de noviembre, diciembre 2024 y enero del 2025.*
> *Razón por la cual, en tiempo hábil y oportuno, interpongo el presente Recurso Jerárquico, conforme los siguientes antecedentes y argumentos:*
> *II. EXPONE AGRAVIOS*
> *II.I. VULNERACIÓN AL DEBIDO PROCESO Y LA FUNDAMENTACIÓN:*
> *En principio, para ir puntualmente a observar el contenido de la Resolución Revocatoria que impugnamos, es necesario señalar que en el CONSIDERANDO 4 relativo al Análisis y Conclusiones del Recurso de Revocatoria en su página 6, NO CONSIDERA nuestros* ***descargos correspondientes al descenso obligatorio de pasajeros que se realizó en cumplimiento a los procedimientos y disponibilidad de equipos del Administrador Aeroportuario (NAABOL) y el arrastre en la revisión aleatoria que realizan otras entidades estatales en este caso la FELCN que también debe recorrer sus procedimientos y protocolos a fin de cumplir con la revisión de pasajeros y equipaje,*** *ello bajo el argumento del Informe Técnico de la Dirección Técnica Sectorial de la ATT,* ***que no se habría presentado copia del Formulario ODECO-SABSA****, que si bien está contemplado en el Artículo 8 del Reglamento de Control de Itinerarios QUE DATA DE LA GESTIÓN 2008; la autoridad reguladora no puede omitir la realidad y verdad material actual en el sistema administrativo aeronáutico, ya que el* ***Formulario ODECO-SABSA corresponde a una entidad que jurídicamente ya no está cargo de la administración aeroportuaria en Bolivia.***
> *Es importante señalar que mediante Decreto Supremo N.° 4630 de 30 de noviembre de 2021, la administración central del estado asumió el control de los aeropuertos del eje central (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz) tras finalizar la concesión de SABSA (Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A.), reemplazándola por la empresa estatal NAABOL (Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos).*

D.G.A.J. V°B° Marcela Cortez A. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. V°B° Monica Arce C. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. - U.G.J. V°B° Kevin D. Rosa F. M.O.P.S.V.

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

Es por ello, que la labor investigativa de la administración publica en un proceso sancionatorio, por la importancia de los derechos afectados hacia el administrado, no debe limitarse a circunscribir informes y apertura términos de prueba, ***esperando cómodamente a que el administrado proporcione toda la prueba sin realizar ninguna labor investigativa*** *que le ayude arribar a la verdad histórica, con una debida contrastación de los hechos el derecho y la verdad material.*

El Principio de Verdad Material implica que la autoridad administrativa competente, debe verificar plenamente los hechos que sirven de motivo para sus decisiones, para lo cual, debe adoptar todas las medidas probatorias necesarias.
El principio de verdad material, deviene de la necesidad de dar primacía, por sobre la interpretación de las normas procesales, a la verdad jurídica objetiva, de modo tal que su esclarecimiento no se vea afectado por un excesivo rigor formal.
El inciso d) del artículo 4° de la Ley N° 2341, señala que "La Administración Pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil".
Por consiguiente, identificamos como agravio la omisión por parte de la Dirección Técnica Sectorial de la ATT de NO realizar las debidas diligencias de investigación, máxime ***si es quien al ser la parte acusadora tiene la carga de la prueba,*** *en este caso,* ***se exige para considerar nuestros descargos el formulario ODECO - SABSA que corresponde a una entidad que no está a cargo de los servicios aeroportuarios en Bolivia,*** *además de ello, el referido formulario tampoco se encuentra disponible en la página Web del nuevo administrador NAABOL.*
Por lo que la Dirección técnica Sectorial de la ATT, ha vulnerado el debido proceso y la fundamentación, al no haber procurado de manera objetiva y eficiente contar con la información correcta y pertinente para no considerar nuestros descargos, es una máxime del derecho "Quien acusa tiene la carga de la prueba, sin que el acusado deba probar su inocencia".
II.II VULNERACIÓN DEL DEBIDO PROCESO EN SU VERTIENTE DE VALORACIÓN DE LA PRUEBA:
La página 7 de RR-ATT-14, en lo que respecta a los descargos correspondientes al vuelo 303 considera No válido el METAR en el que menciona que el AD de TDD se encuentra con lluvia fuerte y nubosidad baja pero presentan el METAR de RIB, sobre este punto, es importante señalar que estamos hablando de la misma zona geográfica, es decir el departamento de Beni, si bien la ciudad de Trinidad y Riberalta están separadas por unos 715 kilómetros por carretera, ambas ciudades se encuentran en el departamento del Beni y están sujetas a los mismos patrones meteorológicos y ambientales, especialmente en el clima tropical.
Ahora bien, un reporte meteorológico METAR de Riberalta puede afectar a Trinidad cuando un fenómeno Meteorológico Significativo es lo suficientemente extenso para cubrir ambas localidades, El viento es un factor crucial que puede transportar el humo, el polvo u otras partículas desde Riberalta hacía Trinidad. La dirección y la intensidad del viento determinarán si las condiciones de Riberalta se desplazan hacía la zona de Trinidad, el principal peligro de un METAR negativo de Riberalta para Trinidad es la baja visibilidad, que se convierte en un factor crítico para los vuelos.
Un METAR con condiciones adversas en Riberalta es un indicativo de una situación similar en Trinidad. Esto puede causar que las aerolíneas tomen medidas preventivas como desviar vuelos o suspender operaciones temporalmente, por lo señalado, se evidencia que no se ha efectuada una debida valoración técnica de la prueba aportada, omitiendo nuevamente el principio de verdad material e ingresando en un excesivo rigorismo, ya que la Dirección Técnica Sectorial de la ATT exige un METAR específico para el Aeropuerto de Trinidad, sin considerar que la operación del vuelo 303 corresponde al trimestre noviembre, diciembre de 2024 y enero de 2025, siendo ya inviable que el administrador aeroportuario nos emita un METAR a más de un año después de la operación, denotando la falta de labor investigativa para arribar a la verdad histórica de los hechos.
En lo que respecta a la valoración de los descargos correspondientes al vuelo 133, no se considera los METAR de horas 16:00, 17:00 y 18:00 presentados como prueba, ya que nuevamente se ingresa en el excesivo y cómodo rigorismo, esta vez para exigir un METAR en el mismo horario de vuelo, como si el factor climatológico fuera acorde a los horarios administrativos o regulares por lo que nuevamente se evidencia la falta de fundamentación al momento de valorar la prueba ya que el METAR es válido por una hora o hasta que se publique el próximo informe.
El Tribunal Constitucional Plurinacional, refiriéndose a la valoración de la prueba señalo en la SCP 0426/2013 de 3 abril: "En ese orden, la valoración de la prueba es uno más de los elementos que componen la garantía del debido proceso, dado que a través de correcta y la razonada valoración efectuada, que explique los motivos por los cuales se asigna determinado valor a la prueba ofrecida y producida en la etapa procesal correspondiente, se tendrá por respetada la referida garantía procesal. Ahora bien, de manera excepcional se activa la protección que brinda este medio de defensa, cuando: "...a) Exista apartamiento de los marcos legales de razonabilidad y equidad previsible para decidir (..) o b) Cuando se haya omitido arbitrariamente valorar la prueba y su lógica consecuencia sea la lesión de derechos fundamentales y garantías constitucionales". (las negrillas son nuestra responsabilidad).

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

II. III VULNERACIÓN DEL DEBIDO PROCESO EN SUS VERTIENTES DE MOTIVACIÓN Y FUNDAMENTACIÓN EN LO QUE RESPECTA AL AGRAVANTE DE LA SANCIÓN.

El Punto 8 de la página 9 de la R.R-ATT-14, en lo que respecta al agravante de la sanción señala, que el INFORME DE INVESTIGACIÓN establece que el recurrente cuenta con un proceso firme en sede administrativa, arribando a esta determinación sin acudir al Reglamento Regulatorio Para la Modalidad de Transporte Aéreo, que en sus artículos 83 y 84 señala:

"Artículo 83. - (Registro de Infracciones y Sanciones) La Autoridad Regulatoria, contara con un registro actualizado, sistematizado y clasificado de infracciones y sanciones a efecto de determinar la reincidencia de infracciones y su correspondiente sanción".

"Articulo 84. - (Disponibilidad de la Información): El registro de sanciones estará debidamente actualizado y podrá proporcionar información para todos los fines lícitos regulatorios a cualquier solicitante".

De lo citado se tiene que, la ATT a momento de analizar el agravante de sanción ha considerado que en la causa existiere "reincidencia", identificando a la Resolución Sancionatoria AFT-DJ-RA STR IP 61/2025, de fecha 30 de mayo de 2025, respecto a la cual se limita a señalar; "el RECURRENTE es reincidente en la comisión de la infracción atribuida". No obstante, la ATT no señala como llega a determinar que dicha resolución sancionatoria se encuentra firme en sede administrativa, cuales son los fundamentos y elementos facticos que sustentan tal determinación, si ha sido objeto de impugnación a través de recursos administrativos o no y en tal caso hasta que instancia, Y si está referida a la misma infracción y otras causas circunstancias que fundamenten la aplicación de un agravante por reincidencia; esta omisión argumentativa de la ATT, determina la falta de motivación y fundamentación en la R.R. ATT-14/2026, vulnerando el debido proceso.. (...)"

CONSIDERANDO: Que considerando los antecedentes y los argumentos expuestos en el Recurso Jerárquico motivo de autos, de conformidad con el Informe Jurídico MOPSV/DGAJ RJ Nº 079/2026 de 06 de julio de 2026, se tienen las siguientes consideraciones:

El numeral 1 del Artículo 108 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, establece que, son deberes de las bolivianas y los bolivianos, conocer, cumplir y hacer cumplir la Constitución y las leyes.

El parágrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, dispone que el Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones.

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.

El inciso c) del artículo 4 de la de la Ley Nº 2341, Ley de Procedimiento Administrativo, de 23 de abril 2002 (en adelante Ley N°2341), 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.

El artículo 58 de la precitada Ley Nº 2341 establece que los recursos se presentarán de manera fundada, cumpliendo con los requisitos y formalidades, en los plazos que establece la ley.

El artículo 61 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, establece que los recursos administrativos previstos en dicha 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 cumpliese las formalidades señaladas expresamente en disposiciones aplicables o si no cumpliese el requisito de legitimación establecido en el artículo 11 de esa ley.

D.G.A.J. V°B° Marcela Cortez A. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. V°B° Monica Ayala C. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. - U.G.J. V°B° Kenia D. Vega F. M.O.P.S.V.

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

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.

El artículo 67, numeral I de la Ley N° 2341 establece que, para sustanciar y resolver el recurso jerárquico, la autoridad administrativa competente de la entidad pública, tendrá el plazo de noventa (90) días, computables a partir de su interposición.

Que el parágrafo I del artículo 91 del citado Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial – SIRESE, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003 (en adelante Reglamento aprobado por DS 27172), dispone que se resolverá el recurso jerárquico en un plazo de noventa (90) días, a) Desestimándolo cuando no existiere nulidad absoluta y hubiese sido interpuesto fuera de término o por un recurrente no legitimado; o no cumpla con los requisitos esenciales de forma exigidos; o hubiese sido interpuesto contra una resolución que previamente no fue impugnada mediante recurso de revocatoria; no cumple con los requisitos formales esenciales exigidos; o la materia del recurso no esté dentro del ámbito de su competencia; o b) Aceptándolo, revocando total o parcialmente el acto administrativo impugnado; o c) Rechazando el recurso, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado.

Que, por su parte, la SCP 0450/2012 de 29 de junio, remarcó: *"La jurisprudencia señaló que* ***el debido proceso es de aplicación inmediata, vincula a todas las autoridades judiciales, jurisdiccionales y administrativas, y constituye una garantía de legalidad procesal prevista por el constituyente para proteger la libertad, la seguridad jurídica y la fundamentación o motivación de las resoluciones judiciales o administrativas****. Abarca un conjunto de derechos y garantías mínimas que garantizan el diseño de los procedimientos judiciales y administrativos,* ***entre sus elementos se encuentra la fundamentación y motivación de las resoluciones, a las que toda autoridad a cargo de un proceso está obligada a cumplir, no solamente a efectos de resolver el caso sometido a su conocimiento, sino exponiendo de manera suficiente, las razones que llevaron a tomar cierta decisión, así como las disposiciones legales que sustentan la misma, es decir, debe llevar al convencimiento que se hizo justicia, tanto a las partes, abogados, acusadores y defensores, así como a la opinión pública en general****; de lo contrario, no sólo se suprimiría una parte estructural de la resolución sino impediría que las partes del proceso conozcan los motivos que llevaron a dicha autoridad a asumir una determinación, lo que no implica que dicha motivación contenga una exposición ampulosa y sobrecargada de consideraciones y citas legales, basta con que ésta sea concisa pero clara y satisfaga todos los aspectos demandados…"* (El resaltado nos corresponde).

Que una vez expuestos los antecedentes y el marco normativo aplicable al caso, corresponde verificar si la Resolución de Revocatoria ATT–DJ-RA RE-TR LP 14/2026 del Recurso de Revocatoria, guarda el debido sometimiento a legalidad en el procedimiento, si cumple con la debida motivación y fundamentación, en relación a los argumentos expuestos por el recurrente, en ese sentido esta instancia jerárquica, ordenará y puntualizará los aspectos planteados, a fin de dar claridad y respuesta a todos los argumentos del recurrente, conforme a lo que sigue.

- Respecto al argumento sobre el agravio relativo al formulario ODECO-SABSA

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

El Recurrente argumenta: *"(...) En principio, para ir puntualmente a observar el contenido de la Resolución Revocatoria que impugnamos, es necesario señalar que en el CONSIDERANDO 4 relativo al Análisis y Conclusiones del Recurso de Revocatoria en su página 6, NO CONSIDERA nuestros descargos correspondientes al descenso obligatorio de pasajeros que se realizó en cumplimiento a los procedimientos y disponibilidad de equipos del Administrador Aeroportuario (NAABOL) y el arrastre en la revisión aleatoria que realizan otras entidades estatales en este caso la FELCN que también debe recorrer sus procedimientos y protocolos a fin de cumplir con la revisión de pasajeros y equipaje, ello bajo el argumento del Informe Técnico de la Dirección Técnica Sectorial de la ATT, que no se habría presentado copia del Formulario ODECO-SABSA, que si bien está contemplado en el Artículo 8 del Reglamento de Control de Itinerarios QUE DATA DE LA GESTIÓN 2008; la autoridad reguladora no puede omitir la realidad y verdad material actual en el sistema administrativo aeronáutico, ya que el Formulario ODECO-SABSA corresponde a una entidad que juridicamente ya no está cargo de la administración aeroportuaria en Bolivia.*
Es importante señalar que mediante Decreto Supremo N.° 4630 de 30 de noviembre de 2021, la administración central del estado asumió el control de los aeropuertos del eje central (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz) tras finalizar la concesión de SABSA (Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A.), reemplazándola por La empresa estatal NAABOL (Navegación Aérea Y Aeropuertos Bolivianos)
Es por ello, que la labor investigativa de la administración publica en un proceso sancionatorio, por la importancia de los derechos afectados hacia el administrado, no debe limitarse a circunscribir informes y aperturar términos de prueba, esperando cómodamente a que el administrado proporcione toda la prueba sin realizar ninguna labor investigativa que le ayude arribar a la verdad histórica, con una debida contrastación de los hechos el derecho y la verdad material.
El Principio de Verdad Material implica que la autoridad administrativa competente, debe verificar plenamente los hechos que sirven de motivo para sus decisiones, para lo cual, debe adoptar todas las medidas probatorias necesarias.
El principio de verdad material, deviene de la necesidad de dar primacía, por sobre la interpretación de las normas procesales, a la verdad jurídica objetiva, de modo tal que su esclarecimiento no se vea afectado por un excesivo rigor formal.
El inciso d) del artículo 4° de la Ley N° 2341, señala que "La Administración Pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil".
Por consiguiente, identificamos como agravio la omisión por parte de la Dirección técnica Sectorial de la ATT de NO realizar las debidas diligencias de investigación, máxime si es quien al ser la parte acusadora tiene la carga de la prueba, en este caso, se exige para considerar nuestros descargos el formulario ODECO - SABSA que corresponde a una entidad que no está a cargo de los servicios aeroportuarios en Bolivia, además de ello, el referido formulario tampoco se encuentra disponible en la página Web del nuevo administrador NAABOL.
Por lo que la Dirección técnica Sectorial de la ATT, ha vulnerado el debido proceso y la fundamentación, al no haber procurado de manera objetiva y eficiente contar con la información correcta y pertinente para no considerar nuestros descargos, es una máxime del derecho "Quien acusa tiene la carga de la prueba, sin que el acusado deba probar su inocencia". (...)".

Al respecto, la RA RE 14/2026, considera:

"(...) Al respecto, cabe acudir al INFORME TÉCNICO elaborado por la Dirección Técnica Sectorial de Transportes de la ATT, por el cual se dejó dicho que:
"Al respecto, corresponde aclarar que los hechos señalados por el operador constituyen, efectivamente, causales que no son directamente atribuibles a este; sin embargo, dichas causales se encuentran previstas en el Artículo Octavo del Reglamento de Control de itinerarios, aprobado por la R.A. 419/2008. En relación con la falta de disponibilidad de equipos de Asistencia en Tierra (SAT). dicha norma establece lo siguiente:

> *"Servicio de Aeropuertos Bolivianos S.A. (SABSA): La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros no será responsable de la demora y/o cancelación de vuelos ocasionadas por inconvenientes en la prestación de los Servicios Aeroportuarios de Asistencia en Tierra. Para la descarga de estas salidas impuntuales o cancelaciones, la empresa deberá presentar ante la STR copia del formulario ODECO-SABSA, disponible en los aeropuertos de El Alto, Jorge Wilstermann y Viru Viru, a partir de abril de 2008."*

Por lo que, conforme al INFORME TÉCNICO para que proceda a extracción de los vuelos observados como demorados del cálculo del FDP, el operador debía haber presentado copia simple del formulario de reclamación correspondiente, realizado ante el Administrador Aeroportuario, en este caso NAABOL, detallando el hecho ocurrido y las deficiencias del servicio o equipo brindado.
En ese sentido, de la revisión integral de los descargos presentados por el operador a lo largo de todo el proceso, no se evidencia la presentación de la documentación requerida, por lo que no corresponde su consideración.
Asimismo, respecto a los controles aleatorios realizados por la FELCN, el INFORME TÉCNICO señala que: "(...) corresponde señalar que este suceso también se encuentra contemplado en el Artículo Octavo del Reglamento antes citado, el cual establece expresamente lo siguiente;

> *"Migración y FELCN: La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros no será responsable de demora y/o cancelación de vuelo ocasionada por inconvenientes en el control de Migración /o FELCN. Para descargar estas salidas impuntuales o cancelaciones, la empresa debe presentar a la STR una copia del registro de Fecha, Hora de Inicio y Hora de Finalización del trabajo desarrollado por estas instituciones, para cada vuelo demorado o cancelado. (Énfasis añadido)"*

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

No obstante, en el marco del análisis realizado y de la revisión integral de los descargos presentados por el operador a lo largo de todo el proceso, no se evidencia la presentación de la documentación requerida, por lo que no corresponde su consideración. (...)"

Del análisis de los antecedentes administrativos y de los agravios expuestos por el recurrente, corresponde establecer que la controversia no radica en lo previsto en el artículo Octavo del Reglamento de Control de Itinerarios, aprobado mediante Resolución Administrativa N.º 419/2008, sino en determinar si, ante la modificación del régimen de administración aeroportuaria operada con posterioridad a la emisión de dicha norma, resultaba jurídicamente válido rechazar los descargos de ECOJET S.A. únicamente por la ausencia de dicho formulario.

En efecto, el recurrente sostiene que el formulario ODECO-SABSA corresponde a un mecanismo implementado cuando la administración aeroportuaria se encontraba a cargo de Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A. (SABSA); sin embargo, a partir de la emisión del Decreto Supremo N.º 4630, la administración de los aeropuertos del eje central pasó a ser ejercida por Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL), circunstancia que, a criterio del operador, imposibilita materialmente la obtención del documento expresamente previsto por una norma reglamentaria emitida en un contexto institucional distinto y que además dicho formulario no se enceuntra disponible en el sitio web del administrador de aeropuertos actual.

Sobre este aspecto, la Resolución Revocatoria se limita a concluir que los descargos no pueden ser considerados por no haberse presentado el formulario correspondiente, señalando incluso que el operador debió presentar un formulario de reclamación ante NAABOL; sin embargo, no desarrolla fundamento alguno que explique si dicho formulario constituye el equivalente funcional al formulario ODECO-SABSA previsto en el Reglamento de Control de Itinerarios, ni la base normativa para tal sustitución o determine el procedimiento actualmente vigente para acreditar este tipo de incidencias ni identifica dónde se encuentra disponible el formulario nuevo que extraña la ATT.

En ese contexto, la motivación contenida en el acto recurrido resulta insuficiente, puesto que no resuelve el argumento central planteado por el administrado relativo a la imposibilidad objetiva de presentar un documento emitido por una entidad que dejó de ejercer las funciones para las cuales fue previsto dicho mecanismo de acreditación y que en la actualidad el nuevo administrador aeroportuario no lo tiene en su sitio web.

Cabe recordar que el inciso d) del artículo 4 de la Ley N.º 2341 consagra el principio de verdad material, conforme al cual la Administración Pública debe investigar la verdad material por encima de la verdad meramente formal, adoptando las medidas necesarias para el esclarecimiento de los hechos que sirven de fundamento a sus decisiones. Este principio adquiere especial relevancia en los procedimientos administrativos sancionadores, donde la autoridad administrativa no puede sustentar la desestimación de los descargos exclusivamente en el incumplimiento de una formalidad, cuando el administrado ha planteado elementos objetivos que ponen en duda la posibilidad material de cumplir con dicha exigencia, debiendo la ATT asegurar plena vigencia del derecho a defensa.

En consecuencia, frente al argumento expuesto por el operador, la autoridad administrativa tenía el deber de efectuar un análisis integral sobre la incidencia que produjo la sustitución institucional de SABSA por NAABOL respecto del mecanismo probatorio previsto en el Reglamento de Control de Itinerarios, verificando si existía documentación equivalente, si

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

el Administrador Aeroportuario actual implementó un nuevo procedimiento para registrar este tipo de incidencias o, en su caso, si correspondía valorar otros medios probatorios idóneos que permitieran acreditar las circunstancias invocadas.

Cabe observar que los argumentos planteados exponen aspectos que, a entender de la recurrente, no habrían sido considerados como descargos a momento de la imposición de la sanción y hacen a la legalidad de la misma, o en su caso, como eximente de responsabilidad respecto del cargo mismo, ante lo que señala como falta de prueba para la acusación en el entendido de que quien acusa tiene el deber de probar no así el acusado, que goza del principio de inocencia.

Así también cabe observar, que la RA RE 14/2026, señala: "*cabe acudir al INFORME TÉCNICO elaborado por la Dirección Técnica Sectorial de Transportes de la ATT, por el cual se dejó dicho que: "Al respecto, corresponde aclarar que los hechos señalados por el operador constituyen,* ***efectivamente, causales que no son directamente atribuibles a este****; sin embargo, dichas causales se encuentran previstas en el Artículo Octavo del Reglamento de Control de itinerarios, aprobado por la R.A. 419/2008*", no obstante de lo observado y citado del informe técnico de la ATT, se extraña el correspondiente análisis jurídico de la implicancia en el proceso, respecto de aquello que admite "*no son directamente atribuibles a este*", siendo esencial en el proceso sancionador.

Asimismo, respecto a las demoras atribuidas a controles efectuados por la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico (FELCN), la Resolución Revocatoria igualmente se limita a señalar que no fue presentada la documentación prevista en el Reglamento, sin efectuar un análisis sobre la posibilidad de verificar dicha información mediante otros elementos objetivos o mediante actuaciones de investigación que permitan establecer la ocurrencia de los hechos alegados, omisión que también resulta incompatible con el deber de búsqueda de la verdad material.

Por lo expuesto, se concluye que la Resolución Revocatoria no contiene una fundamentación suficiente respecto del agravio analizado, al no explicar de manera razonada por qué continúa siendo exigible, en las actuales condiciones institucionales, un requisito documental previsto para una entidad que dejó de administrar los aeropuertos del país, ni justificar por qué no resultaba procedente acudir a otros medios de comprobación de los hechos alegados. En consecuencia, el agravio formulado por la recurrente resulta atendible, correspondiendo dejar sin efecto la fundamentación desarrollada sobre este punto para que la autoridad administrativa emita un nuevo pronunciamiento debidamente motivado, fundamentado, observando el principio de verdad material y efectuando una valoración integral de los medios probatorios pertinentes.

- Respecto al argumento sobre la valoración de los reportes METAR

"(…) La página 7 de R.R-ATT-14, en lo que respecta a los descargos correspondientes al vuelo 303 considera No valido el Metar en el que menciona que el AD de TDD se encuentra con lluvia fuerte y nubosidad baja pero presentan el METAR de RIB, sobre este punto, es importante señalar que estamos hablando de la misma zona geográfica, es decir el departamento de Beni, si bien la ciudad de Trinidad y Riberalta están separadas por unos 715 kilómetros por carretera, ambas ciudades se encuentran en el departamento del Beni y están sujetas a los mismos patrones meteorológicos y ambientales, especialmente en el clima tropical.
Ahora bien, afectar un reporte meteorológico METAR de Riberalta puede un fenómeno meteorológico a Trinidad significativo es lo suficientemente extenso para cubrir ambas localidades, El viento es un factor crucial que puede transportar el humo, el polvo u otras partículas desde Riberalta hacia Trinidad. La dirección y la intensidad del viento determinaran si las condiciones de Riberalta se desplazan hacia la zona de Trinidad, El principal peligro de un METAR negativo de Riberalta para Trinidad es la baja visibilidad, que se convierte en un factor crítico para los vuelos.

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

Un METAR con condiciones adversas en Riberalta es un indicativo de una situación similar en Trinidad. Esto puede causar que las aerolíneas tomen medidas preventivas como desviar vuelos o suspender operaciones temporalmente, por lo señalado, se evidencia que no se ha efectuada una debida valoración técnica de la prueba aportada, omitiendo nuevamente el principio de verdad material e ingresando en un excesivo rigorismo, ya que la Dirección Técnica Sectorial de la ATT exige un METAR específico para el Aeropuerto de Trinidad, sin considerar que la operación del vuelo 303 corresponde al trimestre noviembre, diciembre de 2024 y enero de 2025, siendo ya inviable que el administrador aeroportuario nos emita un METAR a más de un año después de la operación, denotando la falta de labor investigativa para arribar a la verdad histórica de los hechos.

En lo que respecta a la valoración de los descargos correspondientes al vuelo 133, no se considera los METAR de horas 16:00, 17:00 y 18:00 presentados como prueba, ya que nuevamente se ingresa en el excesivo y cómodo rigorismo, esta vez para exigir un METAR en el mismo horario de vuelo, como si el factor climatológico fuera acorde a los horarios administrativos o regulares por lo que nuevamente se evidencia la falta de fundamentación al momento de valorar la prueba ya que el METAR es válido por una hora o hasta que se publique el próximo informe.

EL Tribunal Constitucional Plurinacional, refiriéndose a 18 valoración de la prueba señalo en la SCP 0426/2013 de 3 abril: "En ese orden, la valoración de la prueba es uno más de los elementos que componen La garantía del debido proceso, dado que a través de la correcta y razonada valoración efectuada, que explique los motivos por los cuales se asigna determinado valor a la prueba ofrecida y producida en la etapa procesal correspondiente, se tendrá por respetada la referida garantía procesal. Ahora bien, de manera excepcional se activa la protección que brinda este medio de defensa, cuando: "...a) Exista apartamiento de los marcos legales de razonabilidad y equidad previsible para decidir (...) o b) Cuando se haya omitido arbitrariamente valorar la prueba y su lógica consecuencia sea la lesión de derechos fundamentales y garantías constitucionales...". (las negrillas son nuestra responsabilidad). (…)"

Al respecto, la RA RE 14/2026, considera:

"(…) Sobre este punto el INFORME TÉCNICO, señala que el reporte meteorológico METAR constituye un informe meteorológico ordinario de aeródromo, emitido en clave meteorológica por cada aeropuerto, conforme à los fenómenos climatológicos que se presentan en su respectivo aeródromo, con la finalidad de proporcionar información clara, precisa y continua.

Por lo que, cabe señala que resulta contradictorio que el RECURRENTE pretenda haber tomado como referencia un reporte METAR correspondiente a otro aeropuerto que, se encontraría a una distancia aproximada de 715 kilómetros, lo cual no guardaría coherencia con el cumplimiento de los procedimientos de seguridad establecidos. Asimismo, corresponde señalar que el Artículo Octavo del Reglamento de Control de Itinerarios, aprobado mediante la R.A. 419/2008, establece lo siguiente:

"Meteorología: La empresa de transporte aerocomercial regular de pasajeros no será responsable de la demora y/o cancelación de vuelo ocasionada por causas climatológicas. Para descargar estas salidas impuntuales o cancelaciones, ***La empresa debe presentar a la STR una copia del reporte METAR proporcionado por AASANA, para cada salida demorada o cancelada****. " (El énfasis es nuestro).*

Por lo señalado, se evidencia que el operador tiene la obligación de remitir una copia del reporte METAR correspondiente a cada salida demorada o cancelada. Sin embargo, en el citado casó, el RECURRENTE indicó que la causa de la demora fue la presencia de nubosidad baja y fuerte en el Aeropuerto de Trinidad; por tanto, para acreditar lo manifestado, resulta imprescindible contar con el reporte METAR de dicho aeropuerto. No obstante, el INFORME TÉCNICO señala que al no haberse presentado el METAR correspondiente al Aeropuerto de Trinidad no es posible verificar ni cotejar lo señalado por el RECURRENTE, motivo por el cual no corresponde su consideración. (…)

4. Sobre este punto el INFORME TÉCNICO señala que los reportes METAR presentados por el RECURRENTE corresponden a información meteorológica de fecha 17 de diciembre de 2024, emitida a las 16:00, 17:00 y 18:00 horas (hora boliviana), toda vez que dichos reportes se encuentran consignados en horario UTC, el cual corresponde a UTC - 4 para la hora boliviana. En ese sentido, se evidencia la existencia de una diferencia de tres (3) horas entre los horarios consignados en los reportes METAR presentados y la hora de vuelo programado, circunstancia que impide que dicha información meteorológica refleje las condiciones existentes al momento de la salida programada del vuelo.

Por lo expuesto, se debe considerar la prueba presentada no fue considerada, al no resultar pertinente ni idónea para acreditar las condiciones meteorológicas en el citado horario. (…)"

D.G.A.J. V°B° Mónica Abril Cortez A. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. V°B° Mónica Abril M.O.P.S.V.

D.G.A.J. - U.G.L. V°B° Karla D. M.O.P.S.V.

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

Analizados los antecedentes del procedimiento y los argumentos del recurrente, se advierte que el presente agravio cuestiona la valoración técnica efectuada por la ATT respecto de los reportes meteorológicos METAR y los avisos aeronáuticos (NOTAM) presentados como descargo.

De la revisión de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 se evidencia que la autoridad emitió un pronunciamiento expreso sobre cada uno de los medios probatorios observados. En relación con el vuelo 303, explicó que el METAR presentado correspondía al Aeropuerto de Riberalta y no al de Trinidad, precisando que el artículo 8 del Reglamento de Control de Itinerarios exige el reporte METAR del aeropuerto donde se produjo la demora o cancelación. Asimismo, señaló que este tipo de reporte refleja las condiciones meteorológicas de un aeródromo específico, por lo que no resultaba idóneo para acreditar las condiciones existentes en otro aeropuerto.

Respecto al vuelo 133, la ATT fundamentó que los reportes METAR presentados no correspondían al horario de operación del vuelo, explicando la diferencia entre la hora UTC consignada en dichos reportes y la hora oficial boliviana. De igual manera, respecto a los NOTAM, estableció que éstos habían perdido vigencia antes de la fecha de operación de los vuelos observados, razón por la cual carecían de eficacia probatoria.

En ese contexto, el deber de motivación no exige que la autoridad adopte el criterio del administrado, sino que exponga de manera clara y razonada las razones técnicas y jurídicas que sustentan su decisión. En el presente caso, la Resolución Revocatoria explicó los motivos por los cuales la documentación presentada no fue considerada suficiente para acreditar las causales invocadas, sustentando su decisión en el Reglamento de Control de Itinerarios y en criterios técnicos propios de la información aeronáutica. Es en ese sentido que, los argumentos del recurrente constituyen una discrepancia con la valoración técnica realizada por la autoridad, mas no evidencian una omisión de valoración probatoria ni una falta de motivación. En consecuencia, no se advierte vulneración al debido proceso en su elemento de motivación ni al principio de verdad material.

- Respecto al agravante por reincidencia

> "(...) *El Punto 8 de la página 9 de la R.R-ATT-14, en lo que respecta al agravante de la sanción señala, que el INFORME DE INVESTIGACION establece que el recurrente cuenta con un proceso firme en sede administrativa, arribando a esta determinación sin acudir al Reglamento Regulatorio Para la Modalidad de Transporte Aéreo, que en sus artículos 83 y 84 señala:*
>
> > *"Artículo 83. - (Registro de Infracciones y Sanciones) La Autoridad Regulatoria, contara con un registro actualizado, sistematizado y clasificado de infracciones y sanciones a efecto de determinar la reincidencia de infracciones y su correspondiente sanción".*
> > *"Articulo 84. - (Disponibilidad de la Información): El registro de sanciones estará debidamente actualizado y podrá proporcionar información para todos los fines lícitos regulatorios a cualquier solicitante".*
>
> *De lo citado se tiene que, la ATT a momento de analizar el agravante de sanción ha considerado que en la causa existiere "reincidencia", identificando a la* ***Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA STR LP 61/2025, de fecha 30 de mayo de 2025,*** *respecto a la cual se limita a señalar; "el RECURRENTE es reincidente en la comisión de la infracción atribuida". No obstante, la ATT no señala cómo llega a determinar que dicha resolución sancionatoria se encuentra firme en sede administrativa, cuales son los fundamentos y elementos facticos que sustentan tal determinación, si ha sido objeto de impugnación a través de recursos administrativos o no y en tal caso hasta que instancia, Y si está referida a la misma infracción y otras causas circunstancias que fundamenten la aplicación de un agravante por reincidencia; esta omisión argumentativa de la ATT, determina la falta de motivación y fundamentación en la R.R. ATT-14/2026, vulnerando el debido proceso. (...)"*

Al respecto, la RA RE 14/2026, considera:

> *"(...) Respecto a las observaciones señalas por el RECURRENTE, cabe aclarar que la RS 155/2025, es clara y precisa al identificar los elementos que se consideraron y se vieron para su emisión, que en este*

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

caso es el INFORME DE INVESTIGACIÓN, dejando establecido su denominación, el número de cite y la fecha de su emisión. Por el cual se estableció que el RECURRENTE cuenta con un proceso firme en sede administrativa por la infracción "Incumplir estándares de calidad establecidos por la Autoridad Regulatoria", registrado en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA STR LP 61/2025, de fecha 30 de mayo de 2025, por lo que la citada Resolución es el acto administrativo que se encuentra firme en sede administrativa, en tal entendido es que se establece que el RECURRENTE es reincidente en la comisión de la infracción atribuida.
Cabe aclarar al RECURRENTE que en la RS 155/2025 no se hace referencia a alguna COMUNICACIÓN INTERNA, por lo que su observación no es congruente con el contenido de la RS 155/2025.
En función a lo expuesto, siendo que, en etapa de recurso de revocatoria, el RECURRENTE no aportó prueba que haya podido desvirtuar los argumentos señalados por la RS 155/2025, los resultados del FDP y FDC no han variado y fueron ratificados por el INFORME TÉCNICO, no correspondiendo, en consecuencia, aceptar como válida su pretensión de que se revoque dicha Resolución. (...)"

Analizados los antecedentes administrativos y los argumentos expuestos por el recurrente, corresponde señalar que el agravio se encuentra dirigido a cuestionar la debida fundamentación de la aplicación del agravante por reincidencia previsto en la normativa regulatoria del transporte aéreo. Al respecto, los artículos 83 y 84 del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo establecen que la Autoridad Regulatoria contará con un registro actualizado, sistematizado y clasificado de infracciones y sanciones, cuyo objeto es precisamente determinar la existencia de reincidencia y sustentar la aplicación de las consecuencias jurídicas que de ella se deriven.

De la revisión de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 se advierte que la autoridad administrativa ratificó la aplicación del agravante por reincidencia señalando que el Informe de Investigación estableció que el operador cuenta con un proceso firme en sede administrativa por la infracción "Incumplir estándares de calidad establecidos por la Autoridad Regulatoria", registrada en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA STR LP 61/2025, de 30 de mayo de 2025.

En efecto, la Resolución Revocatoria no precisa si la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA STR LP 61/2025 fue objeto de recursos administrativos, la forma y fecha en que éstos hubieran sido resueltos o, en su caso, precisar la fecha en la cual dicho acto administrativo adquirió firmeza. Tampoco identifica la información contenida en el registro de infracciones y sanciones previsto por los artículos 83 y 84 del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo, ni explica si fue dicho registro el medio utilizado para verificar la concurrencia del presupuesto jurídico exigido para la aplicación del agravante. Debe tenerse presente que la reincidencia constituye un elemento que incide directamente en la determinación de la sanción administrativa, razón por la cual su aplicación exige que la autoridad administrativa exteriorice de manera suficiente los fundamentos de hecho y de derecho que acrediten la concurrencia de todos los presupuestos necesarios para su configuración, permitiendo al administrado conocer las razones que sustentan la decisión y ejercer adecuadamente su derecho a la defensa.

Por consiguiente, la fundamentación desarrollada en la Resolución Revocatoria resulta insuficiente para sustentar la aplicación del agravante por reincidencia, toda vez que no exterioriza los elementos fácticos y jurídicos que acrediten la firmeza administrativa de la Resolución Sancionatoria utilizada como antecedente, ni explica de manera razonada el cumplimiento de los presupuestos previstos por la normativa regulatoria para la configuración de la reincidencia.

Habiendo evidenciado la necesidad de un nuevo pronunciamiento de parte del Ente Regulador y siendo lo analizado suficiente para una toma de decisión fundamentada en la presente, máxime si atinge a la valoración de descargos, por ello, no amerita que esta

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

Cartera de Estado ingrese a un mayor análisis de los otros argumentos que cuestionan el fondo del proceso expuestos por el recurrente en instancia jerárquica, a fin de no anticipar criterio y preservar el derecho de la doble instancia.

A través de Informe Jurídico MOPSV/DGAJ RJ Nº 079/2026 de 06 de julio de 2026, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del Recurso Jerárquico que ahora se examina, en mérito a la normativa consideradas en análisis anteriormente expuesto, recomendó la emisión de la presente Resolución Ministerial por medio de la cual se Acepte el Recurso Jerárquico interpuesto por Gustavo S. Vargas Villegas en representación de la Aerolínea ECOJET S.A.", revocando la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 de 30 de enero de 2026, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT, en el marco del inciso b) del artículo 91 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003.

POR TANTO:

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, designado por Decreto Presidencial N°5486 de 09 de noviembre de 2025; en ejercicio de sus atribuciones,

RESUELVE:

PRIMERO.- ACEPTAR el Recurso Jerárquico interpuesto por GUSTAVO S. VARGAS VILLEGAS en representación de la Aerolínea ECOJET S.A.", revocando la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 14/2026 de 30 de enero de 2026, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT, en el marco del inciso b) del artículo 91 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003.

SEGUNDO. - Instruir a la la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT emitir pronunciamiento debidamente fundamentado y motivado considerando los criterios de legitimidad expuestos en la presente, en el plazo de 30 (treinta) días hábiles administrativos en el marco del artículo 89 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial - SIRESE aprobado mediante Decreto Supremo Nº 27172 de 15 de septiembre de 2003.

Notifíquese, regístrese y archívese.

Mauricio Zamora Liebers
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS,
SERVICIOS Y VIVIENDA
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

D.G.A.J. VºBº Mónica Cortez A. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. VºBº Mónica Cortez A. M.O.P.S.V.

D.G.A.J. - U.G.J. VºBº M.O.P.S.V.

NCA/lkdif

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