



RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 048

La Paz, 18 FEB 2015

VISTOS: el recurso jerárquico interpuesto por David Lanza Nolasco, en representación de Air Europa, Líneas Aéreas S.A.U., Sucursal en Bolivia – AIR EUROPA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 183/2014 de 18 de septiembre de 2014, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.

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

1. El 9 de octubre de 2013, Ruth Elizabeth Maldonado Terrazas presentó reclamación directa contra AIR EUROPA, a través del Parte de Irregularidades Recibidas – PIR, por extravío de equipaje en el vuelo VX-2159 de 8 de octubre de 2013, en la ruta Barcelona – Madrid – Santa Cruz, solicitando el resarcimiento de 596,94 Euros equivalentes a Bs5.574,22.-, valor que alcanzaba el contenido del bolsón extraviado (fojas 2).

2. El 12 de diciembre de 2013, ante la falta de respuesta del operador, Ruth Elizabeth Maldonado Terrazas, presentó reclamación administrativa (fojas 1).

3. Mediante Auto ATT-DJ-A-ODE-TR 0055/2013 emitido el 9 de abril de 2014, la Autoridad fiscalizadora resolvió formular cargos contra AIR EUROPA por la presunta comisión de la infracción establecida en el inciso i) del parágrafo V del artículo 39 de la Ley Nº 165 General de Transporte, relativo al extravío del equipaje de la usuaria en el vuelo VX-2159 de 8 de octubre de 2013, en la ruta Barcelona – Madrid – Santa Cruz (fojas 19 a 24).

4. El 3 de junio de 2014, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 52/2014 que resolvió: i) Declarar fundada la reclamación administrativa presentada por Ruth Elizabeth Maldonado Terrazas por la comisión de la infracción establecida en el inciso i) del parágrafo V del artículo 39 de la Ley Nº 165 General de Transporte, relativo al extravío del equipaje de la usuaria en el vuelo VX-2159 de 8 de octubre de 2013, en la ruta Barcelona – Madrid – Santa Cruz; y ii) instruir al operador la reposición de Bs10.566,18.- por el valor del equipaje extraviado, en el término de 7 días. Tal determinación fue asumida en función a lo siguiente (fojas 28 a 34):

i) El operador no respondió a los cargos formulados en su contra, por lo que de acuerdo al parágrafo II del artículo 62 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo Nº 27172 corresponde dar por admitidos los cargos y probada la reclamación administrativa.

ii) Si al arribar a destino el equipaje no llega junto al pasajero, se encontrara dañado o se verifica que no contiene todo lo embarcado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en el Convenio de Varsovia o aquellos que lo sustituyan.

iii) La usuaria tenía derecho a transportar 25 kilos como equipaje, por lo que considerando que el operador no aportó el peso exacto de la maleta corresponde asignarle el peso máximo permitido, correspondiendo que el operador reponga DEG 1.000.-, equivalentes a Bs10.566,18.- por concepto del equipaje extraviado.

5. El 27 de junio de 2014, David Lanza Nolasco, en representación de AIR EUROPA, planteó recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 52/2014 argumentando lo siguiente (fojas 38 a 39 vuelta):

i) Al tratarse el equipaje extraviado, según la propia reclamante de un bolsón de mano, el regulador no puede considerar que pesaba 25 kg. y condenar a AIR EUROPA al pago de la indemnización máxima.

ii) A pesar de no haber presentado descargos el ente regulador no podía conceder más de lo pedido y si la interesada reclamó por el extravío de un bolsón de mano la Autoridad fiscalizadora





no podía sancionar a AIR EUROPA por la pérdida de un equipaje como si se tratará de equipaje no acompañado.

6. A través de Auto ATT-DJ-A TR LP 249/2014 de 18 de julio de 2014, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dispuso la apertura de término de prueba de 10 días (fojas 42 a 43).

7. Mediante memorial presentado el 5 de agosto de 2014, David Lanza Nolasco, en representación de AIR EUROPA, presentó prueba consistente en: **i)** Boleto electrónico a nombre de la usuaria; **ii)** Talón de Equipaje de Mano entregado a la usuaria; **iii)** Manifiesto de equipaje de carga facturado; **iv)** Copia del Sistema de Búsqueda de Equipajes; **v)** Reporte de Equipajes *Gaelle* (fojas 45 a 65).

8. El 18 de septiembre de 2014, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 183/2014 que rechazó el recurso de revocatoria interpuesto por David Lanza Nolasco, en representación de AIR EUROPA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 52/2014, en consideración a lo siguiente (fojas 68 a 72):

i) El ente regulador solicitó mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 249/2014 de 18 de julio de 2014, entre otras cosas, la presentación del Talón de Equipaje de mano extendido a la usuaria Ruth Elizabeth Maldonado Terrazas al momento de abordar el vuelo VX-2159 de 8 de octubre de 2013, en el que se consigne el peso del mismo y el operador señaló que ello era una "Prueba Imposible" ya que el talón no consigna el peso del equipaje de mano; por lo que se determina que AIR EUROPA no aportó prueba suficiente para demostrar que el equipaje de mano pesaba más de 10 Kg, hecho por el cual habría sido llevado al compartimiento de carga, sin entregar constancia alguna, vulnerando los principios de calidad y seguridad, no existiendo evidencia que respalde lo afirmado por el operador.

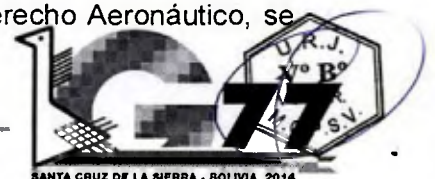
ii) Tal como lo establece el artículo 63 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, la carga de la prueba recae sobre el operador, por lo que correspondía a éste presentar la documentación pertinente que establezca el peso del equipaje; debido a que el operador consideró esa prueba como imposible de acreditar, corresponde la aplicación del artículo 131 de la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil de Bolivia que establece que en el transporte de equipaje la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a DEG 1.000 por pasajero. La prueba presentada por el operador resulta insuficiente para demostrar el peso exacto del equipaje de mano, debiéndose compensar el equipaje considerando que la Ley N° 2902 hace referencia a la pérdida de equipaje como tal, sin distinción de tamaño o peso.

9. El 7 de octubre de 2014, David Lanza Nolasco, en representación de AIR EUROPA, interpuso recurso jerárquico en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 183/2014, reiterando lo argumentado en su recurso de revocatoria y añadiendo lo siguiente (fojas 75 a 77):

i) Al momento de efectuarse el reclamo se encontraba vigente el Convenio de Varsovia de 1929, cuyo numeral 3 del artículo 22 define la responsabilidad sobre el equipaje de mano diferenciándola de la del equipaje registrado, lo cual ratifica que el equipaje de mano enviado al compartimiento de carga no puede ser considerado como equipaje registrado.

ii) El equipaje de mano se encuentra definido por el artículo 53 del Decreto Supremo N° 0285 que aprobó el Reglamento de Protección de los Derechos del Usuario de los Servicios Aéreo y Aeroportuario, el cual señala que se transportará en la cabina de pasajeros, como equipaje de mano, aquel equipaje que, por su peso, características y tamaño, cumpla las disposiciones del transportista. En caso de que el equipaje de mano exceda las mismas, éste será transportado en bodega como equipaje registrado, a cuyo efecto el transportador deberá solicitar al pasajero retirar los objetos que considere valiosos o de uso inmediato antes de entregarlo al transportista. La custodia del equipaje de mano es responsabilidad del pasajero.

iii) Doctrinalmente, de acuerdo a Luis Tapia Salinas en su Curso de Derecho Aeronáutico, se





define el Equipaje de Mano como aquel cuya guarda y cuidado le está expresamente encomendado al pasajero, por lo que la responsabilidad del transportista aparece muy limitada, tanto en sus condiciones como en su cuantía.

iv) Por otra parte el artículo 54 del citado Decreto Supremo indica que el transportista deberá entregar al pasajero como constancia de recibo del equipaje registrado un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y puntos de partida y destino. Cuando el equipaje de mano se traslade a bodega en el momento del embarque, de ser posible se incluirá el peso en el talón de equipaje del pasajero. Dichos documentos se anexarán al billete de pasaje y al bulto que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón; la falta del mismo dará derecho al transportista a verificar la identidad del usuario pudiendo diferir la entrega hasta su verificación. Es decir, que no existe un imperativo categórico para acreditar el peso del equipaje de mano en el talón entregado.

v) El ente regulador condena a AIR EUROPA a pagar una suma mucho mayor, inclusive concediendo más de lo pedido por la propia pasajera, que reclama indemnización por un bolso de mano, vulnerando el inciso f) del numeral II del artículo 28 y los incisos k) y m) del artículo 62 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27113, al no haber valorado las pruebas aportadas y no haber investigado la verdad material.

vi) El pronunciamiento del regulador carece de proporcionalidad vulnerando el artículo 29 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo.

10. A través de Auto RJ/AR-091/2014 de 24 de octubre de 2014, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda admitió el recurso jerárquico interpuesto por David Lanza Nolasco, en representación de AIR EUROPA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 183/2014 (fojas 88).

CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 133/2015 de 18 de febrero de 2015, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de Resolución Ministerial por medio de la cual se acepte el recurso jerárquico presentado por David Lanza Nolasco, en representación de Air Europa, Líneas Aéreas S.A.U., Sucursal en Bolivia – AIR EUROPA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 183/2014 de 18 de septiembre de 2014, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, se revoque totalmente dicha Resolución.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y de acuerdo a lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 133/2015, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El párrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado determina que el Estado garantiza el derecho al debido proceso y a la defensa.
2. El inciso d) del artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo establece entre los principios generales de la actividad administrativa el de verdad material, que dispone que la Administración Pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil.
3. El párrafo I del artículo 8 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo dispone que las resoluciones se pronunciarán en forma escrita y fundamentada en los hechos y el derecho; expresarán el lugar y fecha de su emisión; serán firmadas por la autoridad que las expide, decidirán de manera expresa y precisa las cuestiones planteadas y serán fundamentadas en cuanto a su objeto en los hechos, las pruebas y las razones de derecho que les dan sustento.
4. El párrafo II del artículo 63 de la citada Ley establece que 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.





5. El artículo 131 de la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil de Bolivia indica que en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 Derechos Especiales de Giro por pasajero, a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En ese caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

6. El artículo 52 del Reglamento de Protección de los Derechos del Usuario de los Servicios Aéreo y Aeroportuario aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285 de 9 de septiembre de 2009, dispone que el pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo, la cantidad de equipaje y peso establecidos por el transportista, salvo casos de fuerza mayor en que éste se viera obligado a rezagar equipaje, situación que deberá ser comunicada oportunamente al pasajero.

7. A su vez, el artículo 60 del citado Reglamento dispone que en el transporte de equipaje facturado o de cosas, el transportador debe recibirlos, conducirlos y entregarlos al pasajero en el estado en que los recibió, presumiéndose su buen estado, salvo constancia en contrario. La responsabilidad del transportador por el equipaje será según se estipula en los convenios internacionales vigentes en cada Estado y se regirá según la ley interna de cada uno para los vuelos domésticos.

8. El artículo 62 del referido Reglamento establece que si el equipaje no llegara en el mismo vuelo junto al pasajero, el transportador deberá realizar todas las gestiones necesarias para entregarlo lo antes posible, de manera que su propietario pueda verificar su estado.

9. Por otra parte, el artículo 63 del mencionado Reglamento dispone que si al arribar a destino, el equipaje no llegara junto al pasajero, se encontrara dañado o se verificara que no contiene todo lo embarcado, el pasajero tendrá derecho a las indemnizaciones previstas en los Convenios del Sistema de Varsovia o aquellos que lo sustituyan.

10. Los artículos 54 a 58 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 establecen el derecho de los usuarios a recibir por parte de la empresa regulada, a través de su Oficina de Atención al Consumidor – ODECO, la debida atención y procesamiento de sus reclamaciones por cualquier deficiencia en la prestación del servicio y el procedimiento que deben seguir las reclamaciones directas.

11. El numeral 4 del artículo 4 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, señala que la falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas de ese Convenio; sin embargo, si el porteador aceptare los equipajes sin expedir un talón o si el talón no contiene las indicaciones normativamente establecidas, el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

12. El artículo 125 de la Ley N° 165 General de Transporte prevé que el operador es responsable por los daños y perjuicios sobrevenidos en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte o desde que se encuentren al cuidado del transportador sujeto a normativa específica por modalidad de transporte.

13. El párrafo II del artículo 63 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 dispone que la carga de la prueba dentro de los procesos de reclamación administrativa será del operador.

14. Una vez expuestos los antecedentes y la base normativa aplicable al caso, cabe atender los argumentos expresados por el recurrente; en ese sentido, se tiene que en cuanto a que el ente regulador condena a AIR EUROPA a pagar una suma mucho mayor, inclusive concediendo más de lo pedido por la propia pasajera, que reclama indemnización por un bolso de mano, vulnerando el inciso f) del numeral II del artículo 28 y los incisos k) y m) del artículo 62 del





Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27113, al no haber valorado las pruebas aportadas y no haber investigado la verdad material; se debe precisar que, en cuanto al monto de resarcimiento determinado por la Autoridad fiscalizadora, el mismo fue establecido en el marco de lo determinado por el artículo 63 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, que dispone que la carga de la prueba recae sobre el operador, por lo que correspondía a éste presentar la documentación pertinente que establezca el peso del equipaje; debido a que el operador consideró esa prueba como imposible de acreditar, correspondía la aplicación del artículo 131 de la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil de Bolivia que establece que en el transporte de equipaje la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a DEG 1.000 por pasajero y debido a que la prueba presentada por el operador era insuficiente para demostrar el peso exacto del equipaje de mano, correspondía compensar el equipaje considerando que la Ley N° 2902 hace referencia a la pérdida de equipaje como tal, sin distinción de tamaño o peso; es decir que la determinación del ente regulador se enmarcó dentro de las previsiones normativas aplicables. No obstante, considerando que la interesada estableció expresamente el valor de lo extraviado en 596,94 Euros que tomando la cotización de la fecha de extravío el 8 de octubre de 2013 a Bs9.338.- por Euro, equivalían a Bs5.574,22.-, ameritaba que el regulador considerara tal requerimiento, en atención a que el importe de DEG 1.000.- se constituye en un límite, pudiendo verificarse resarcimientos por montos menores en aplicación del principio de verdad material.

Respecto a la verdad material cabe mencionar que el Tribunal Constitucional en su Sentencia 0427/2010-R de 28 de junio de 2010, expresó que "en lo que se refiere a la verdad material, cabe considerar que la doctrina es uniforme al establecer que la verdad material: es aquella que busca en el procedimiento administrativo, el conocimiento de la realidad, de esa verdad, en la acepción latina del término veritas: lo exacto, riguroso. No permite contentarse con el mero estudio de las actuaciones sino que deben arbitrarse los medios por los cuales, al momento del dictado de la decisión, se conozcan todas aquellas cuestiones, permitiendo así el conocimiento exacto o lo más aproximado a los hechos que dieron origen al procedimiento", y añadió que "el principio de verdad material previsto por el inciso d) del artículo 4 de la Ley de Procedimiento Administrativo, determina que la Administración Pública investigará la verdad material, en virtud de la cual, la decisión de la Administración debe ceñirse a los hechos y no limitarse únicamente al contenido literal del expediente, incluso más allá de lo estrictamente aportado por las partes, siendo obligación de la Administración la averiguación total de los hechos, no restringiendo su actuar a simplemente algunas actuaciones de carácter administrativo formal que no son suficientes para asumir decisiones. La tarea investigativa de la Administración Pública, en todos los casos sometidos al ámbito de su jurisdicción, debe basarse en documentación, datos y hechos ciertos con directa relación de causalidad, que deben tener la calidad de incontrastables, en base a cuya información integral la autoridad administrativa con plena convicción y sustento, emitirá el pronunciamiento que corresponda respecto al tema de fondo en cuestión".

En el caso en análisis, es necesario precisar que la pasajera en el marco de su reclamación directa estableció que el valor de lo extraviado alcanzaba a 596,94 Euros equivalentes a Bs5.574,22.- constatándose que la verdad material del caso es que tal es el valor reclamado por la usuaria por el extravío de su equipaje a cargo del operador; por lo que a pesar de que el cálculo efectuado por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes de Bs10.566,18.- equivalentes a DEG 1.000.-, se encuentra enmarcado dentro de las previsiones normativas vigentes, no puede dejarse de lado que la verdad material evidencia que tal monto excede el resarcimiento reclamado por la pasajera.

15. Acerca de que el pronunciamiento del regulador carecería de proporcionalidad vulnerando el artículo 29 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo; cabe señalar que como se expuso anteriormente, el pronunciamiento del ente regulador se ajusta a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico, habiendo desarrollado todo el procedimiento previsto en la normativa sectorial aplicable para determinar que AIR EUROPA es responsable del extravío del equipaje de la usuaria que fue derivado al compartimiento de carga al momento de abordar la aeronave, aspecto que quedó plenamente establecido, sin lugar a duda alguna, no obstante, el aspecto en el que el regulador incurrió en error fue en aplicar lo previsto en la normativa vigente sin considerar la verdad material de lo reclamado por la pasajera.

16. En cuanto a que al momento de efectuarse el reclamo se encontraba vigente el Convenio de





Varsovia de 1929, el cual sí discrimina, en el numeral 3 del artículo 22 el equipaje de mano del equipaje registrado, lo cual ratificaría que el equipaje de mano enviado al compartimiento de carga no podría ser considerado como equipaje registrado; es pertinente dejar establecido que el argumento expuesto por el ente regulador no se refirió a que la normativa no discrimine entre equipaje de mano y equipaje registrado, ya que ello no se encuentra en discusión al estar determinadas las características de cada uno.

Debe tenerse presente que el operador sostiene que, tratándose de equipaje de mano, no es aplicable lo previsto por el artículo 127 de la Ley N° 2902 que señala la responsabilidad del operador por daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, por lo que es necesario precisar que el momento en que el citado equipaje quedó a cargo del transportador se constituyó en equipaje registrado, asumiendo el operador la responsabilidad del registro, debiendo haber entregado el respectivo talón de equipaje, con el contenido normativamente establecido, a la pasajera para ser retirado en destino. Así, desde que el bolsón de mano de la pasajera fue trasladado al compartimiento de carga, la responsabilidad correspondía al operador.

Al respecto, cabe mencionar, también, que el numeral 4 del artículo 4 del Convenio del Sistema de Varsovia establece que la falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del citado Convenio. Sin embargo, si el porteador aceptare los equipajes sin expedir un talón o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en dicho artículo, el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de ese Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

17. En relación a que el equipaje de mano se encuentra definido por el artículo 53 del Decreto Supremo N° 0285 que señala que se transportará en la cabina de pasajeros, como equipaje de mano, aquel equipaje que, por su peso, características y tamaño, cumpla las disposiciones del transportista. En caso de que el equipaje de mano exceda las mismas, éste será transportado en bodega como equipaje registrado, a cuyo efecto el transportador deberá solicitar al pasajero retirar los objetos que considere valiosos o de uso inmediato antes de entregarlo al transportista, a que la custodia del equipaje de mano es responsabilidad del pasajero; y a que doctrinalmente, de acuerdo a Luis Tapia Salinas en su Curso de Derecho Aeronáutico, se define el Equipaje de Mano como aquel cuya guarda y cuidado le está expresamente encomendado al pasajero, por lo que la responsabilidad del transportista aparece muy limitada, tanto en sus condiciones como en su cuantía; es necesario precisar que el mencionado artículo confirma lo expresado en el numeral anterior en sentido de que una vez que el transportador decide que el equipaje de mano no puede ser transportado en esa calidad dentro de la aeronave y a cargo de la pasajera, éste adquiere la categoría de equipaje registrado, debiendo el operador asumir todas las obligaciones pertinentes al mismo.

18. En cuanto a que de acuerdo al artículo 54 del Decreto Supremo N° 0285, cuando el equipaje de mano se traslade a bodega en el momento del embarque, de ser posible se incluirá el peso en el talón de equipaje del pasajero; es decir, que no existe un imperativo categórico para acreditar el peso del equipaje de mano en el talón entregado; ello es evidente, es decir que no correspondería sancionar al operador por incumplir el llenado del peso en el Talón de Equipaje, pero eso no significa que lo libere de su responsabilidad y que corresponda utilizar el máximo del peso establecido.

19. En mérito a tales consideraciones y teniendo en cuenta los argumentos contrastados corresponde, únicamente, que habiéndose comprobado que el operador es plenamente responsable del extravío del equipaje que le fue retirado a la pasajera al abordar la nave, en aplicación del principio de verdad material que rige el procedimiento administrativo, éste deba resarcir el total del monto reclamado por la usuaria, de 596,94 Euros equivalentes a Bs5.574,22.-

20. En consideración a todo lo expuesto, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y del inciso c) del parágrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 corresponde aceptar el recurso jerárquico planteado por David Lanza Nolasco, en representación de Air Europa, Líneas Aéreas S.A.U., Sucursal en Bolivia – AIR EUROPA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP





183/2014 de 18 de septiembre de 2014, en consecuencia, revocar totalmente dicha Resolución y, en consecuencia, revocar totalmente dicha Resolución.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

PRIMERO.- Aceptar el recurso jerárquico planteado por David Lanza Nolasco, en representación de Air Europa, Líneas Aéreas S.A.U., Sucursal en Bolivia – AIR EUROPA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 183/2014 de 18 de septiembre de 2014 y, en consecuencia, revocar totalmente dicha Resolución.

SEGUNDO.- Instruir a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes que proceda a emitir una nueva Resolución Administrativa Regulatoria que resuelva, en el plazo de 30 días hábiles administrativos, de acuerdo a lo previsto por el párrafo I del artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172, el recurso de revocatoria interpuesto contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TL 0813/2013 de 1° de noviembre de 2013, conforme a los criterios de adecuación a derecho expuestos en el presente fallo.

Comuníquese, regístrese y archívese.



Milton Claros Hinojosa
Ministro
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda

