



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 209

La Paz, 08 JUN. 2016

VISTOS: el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso, en representación de Boliviana de Aviación - BOA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016, de 11 de enero de 2016, 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. En fecha 15 de junio de 2015, Sergio Marcelo Guillén Cevallos presentó reclamación directa contra BOA por el extravío de su equipaje en el vuelo realizado desde La Paz a Santa Cruz el 14 de junio de 2015 (fojas 54).

2. Mediante Nota OB. GC NE 661. 2015, de 29 de junio de 2015, BOA contestó a la reclamación directa, reconociendo el extravío y comprometiéndose a la indemnización, de conformidad al artículo 63 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285 (fojas 86).

3. Sergio Marcelo Guillén Cevallos presentó reclamación administrativa ante BOA mediante memorial de 6 de julio de 2015 y el 13 de julio de 2015 presentó la reclamación administrativa ante la ATT (fojas 83 a 85 y 78 a 82).

4. No habiendo llegado a un avenimiento entre las partes, debido a que Sergio Marcelo Guillén Cevallos rechazó el importe de la indemnización propuesto por BOA, según señaló BOA en su Nota OB. GC. NE. 880.2015 de 14 de agosto de 2015, mediante Auto ATT-DJ-A-ODE-TR LP 257/2015, de 21 de septiembre de 2015, la ATT formuló cargos contra BOA por la presunta comisión de la infracción establecida en el inciso i), parágrafo V, artículo 39 de la Ley N° 165 (pérdida o sustracción de equipaje, encomienda o carga), en relación a lo previsto en los artículos 127 (responsabilidad por daños) y 131 (responsabilidad del transportista en el transporte de equipaje) de la Ley N° 2902, por la vulneración del artículo 63 (derecho a indemnizaciones por daño o sustracción de equipaje) del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285; y corrió traslado para que los conteste en el plazo de siete días hábiles administrativos (fojas 73 y 61 a 63).

5. El 18 de octubre de 2015, Sergio Marcelo Guillén Cevallos presentó documentación referida a la reclamación administrativa presentada (fojas 47 a 58).

6. Mediante Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015, de 11 de noviembre de 2015, la ATT declaró fundada la reclamación administrativa presentada por Sergio Marcelo Guillén Cevallos contra BOA al no haberse desvirtuado la infracción contenida en el inciso i), parágrafo V, artículo 39 de la Ley General de Transporte, en relación a lo previsto en los artículos 127 y 131 de la Ley N° 2902, por vulneración al artículo 63 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285; e instruyó a BOA efectuar la reposición del equipaje perdido conforme lo establecido en el artículo 131 de la Ley N° 2902 por el valor de 1.000 Derechos Especiales de Giro, equivalente a Bs9.464,81 en virtud a lo establecido en el inciso b) del parágrafo II del artículo 65 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172. Tal determinación fue asumida en consideración a lo siguiente (fojas 36 a 39):

i) El operador no respondió a la formulación de cargos realizada en su contra ni presentó ninguna documentación o prueba en respuesta a la misma que permita desvirtuar la reclamación presentada por el usuario, por lo que en cumplimiento al parágrafo II del artículo 62 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172 corresponde declarar fundada la reclamación administrativa.

1



ii) No pudo establecerse con exactitud el peso del equipaje extraviado y al no contar con la copia del talón de equipaje para la verificación del mismo, corresponde la aplicación del artículo 131 de la Ley N° 2902, es decir, el pago por parte del operador de 1000 DEG (Mil Derechos Especiales de Giro) al usuario por la pérdida de su equipaje, que serán calculados con el tipo de cambio establecido en la fecha de emisión de la resolución.

7. En fecha 3 de diciembre de 2015, BOA interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015, con base en los siguientes argumentos (fojas 26 a 27):

i) BOA ha elaborado disposiciones de carácter interno denominadas Manual, aprobado por la DGAC, y son las que regulan o llenan vacíos existentes en las normas de carácter general, convirtiéndose en normas especiales de aplicación preferente, como lo ocurrido en el presente caso. El Manual General de Tráfico ha establecido montos de indemnización cuando se presentan casos de extravío de equipajes o de producirse una demora en su arribo.

ii) La ATT tendría que haber tomado en cuenta que de acuerdo a normas internacionales aplicables al transporte de pasajeros y carga por vía aérea, la responsabilidad es limitada cuando no hay declaración expresa y especial y que el monto de 1.000 DEG que fija el artículo 131 de la Ley N° 2902 se establece como límite máximo de responsabilidad.

iii) La ATT emite fallos erróneos e incongruentes al condenar a pagar a BOA una suma cercana a Bs10.000 por un equipaje de peso de 12 kilos y en otras oportunidades por equipajes de 5 Kilos.

iv) La ATT realiza operaciones aritméticas estableciendo montos de dinero no contemplados dentro de las normas legalmente establecidas y vigentes.

8. El 12 de diciembre de 2015, Sergio Marcelo Guillén Cevallos presentó un memorial exponiendo argumentos respecto al recurso de revocatoria interpuesto por BOA y solicitó la ejecución de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015 (fojas 20 a 21).

9. Mediante Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016, de 11 de enero de 2016, la ATT rechazó el recurso de revocatoria interpuesto por BOA contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015, confirmándola en todas sus partes, en mérito al siguiente análisis (fojas 8 a 15):

i) No es evidente que la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015 haya impuesto alguna sanción al operador; se limitó a declarar fundada la reclamación administrativa del usuario en base a los elementos de cargo aportados por éste y ante la ausencia de elementos de descargo por parte del operador, conforme las previsiones del parágrafo II del artículo 63 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172.

ii) Respecto a que el operador cuenta con un Manual General de Tráfico, el operador se limitó a mencionar este extremo, por lo que se desconoce el alcance y contenido de éste, así como la supuesta aprobación del mismo por parte de la DGAC.

iii) Considerando la data del hecho que motivó la reclamación administrativa del usuario, es evidente que para el transporte aéreo nacional, por la remisión de los artículos 63 y 64 del Decreto Supremo N° 0285, las previsiones del Convenio de Varsovia, en el caso de pérdida de equipaje, junto con el artículo 131 de la Ley N° 2902, establecen los parámetros de fijación de la indemnización que corresponda al usuario.

iv) Es evidente que el peso del equipaje extraviado del usuario no ha sido probado por el operador, conforme lo señalado en el artículo 64 del Reglamento aprobado mediante



Decreto Supremo N° 0285.

v) Las previsiones de la normativa reglamentaria que el operador pueda emitir no son oponibles ni de aplicación preferente a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 0285, la Ley N° 2902 y el Convenio de Varsovia y otros instrumentos, mucho menos contradecirlos, puesto que resultarían inaplicables.

vi) Las previsiones de un contrato no pueden sobreponerse y menos contradecir el Decreto Supremo N° 0285, la Ley N° 2902 y el Convenio de Varsovia y otros instrumentos. Por lo que cualquier aviso sobre limitaciones de responsabilidad de equipaje contenido en las previsiones del mencionado contrato de transporte de pasajeros del operador debe estar sujeto a lo dispuesto en el citado artículo 131.

vii) El operador no ha presentado ningún elemento de descargo y mucho menos ha acreditado el peso del equipaje extraviado del usuario. Considerando que la carga de la prueba es del operador, el mismo debió acreditar sus argumentaciones en el proceso de reclamación administrativa con los elementos de prueba pertinentes y que demuestren el peso real del equipaje que le fue confiado y que, estando bajo su custodia, fue extraviado. En consecuencia, es correcta la aplicación del artículo 131 de la Ley N° 2902 a fin de determinar el monto de la reposición del equipaje extraviado.

viii) La determinación de fijar el monto de la reposición de equipajes extraviados en el monto de 1.000 DEG obedece a las previsiones del artículo 64 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285 y el artículo 131 de la Ley N° 2902, aspecto que no es incongruente como el operador pretende argüir.

10. Notificada BOA en fecha 14 de enero de 2016 con la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016, el 27 de enero de 2016 interpuso recurso jerárquico contra la misma, reiterando los argumentos expuestos en su recurso de revocatoria y añadiendo que la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016 enfatiza, refiere y aplica el Convenio de Varsovia de 1929 para el caso de responsabilidad contractual al presente caso, pero desconoce y omite considerar el numeral 1 del artículo 1° de dicho Convenio de Varsovia que a la letra dice: "El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave ...". No requiere de mayor interpretación ya que su aplicación es dentro la fase de un transporte aéreo internacional. Hace referencia a la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil Boliviana cuando refiere al límite máximo de responsabilidad por la pérdida de equipaje, sin embargo, omite considerar que la Ley N° 2902 se aplica también al transporte internacional de personas y cosas por vía aérea, razón por la que el legislador ha previsto incorporar a dicha ley los límites de responsabilidad insertos en el artículo 131 con el mismo tenor y contenido del artículo 22 inciso 2) del Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, que establece que en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retaso 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 lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ellos. En este 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. Normas aplicables al transporte de equipajes por vía aérea con características de internacionalidad y no como erróneamente estaría aplicando la ATT para casos de transporte nacional o interno (fojas 1 a 3).

11. Mediante Auto RJ/AR-006/2016, de 3 de febrero de 2016, este Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda radicó el recurso jerárquico interpuesto por Ronald Salvador Casso Casso, en representación de la empresa Boliviana de Aviación - BOA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016 (fojas 95).

12. En fecha 12 de mayo de 2016, Sergio Marcelo Guillén Cevallos presentó un memorial



en el que argumenta lo siguiente (fojas 106 a 108):

i) La pérdida del equipaje asciende a un costo mayor del indemnizado, por tanto, la Resolución AT-DJ-RA –ODE-TR LP 158/2015 es legal, pero no así justa, porque no cubre y/o repara la pérdida sufrida a manos de BOA.

ii) El proceso de reclamación, desde su inicio hasta el final, ha sido tramitado ante un silencio total de BOA, y producto de la inacción asumida por la empresa reclamada, es que se ha determinado otorgarle toda la responsabilidad de reparar el daño ocasionado, de acuerdo al parágrafo II del artículo 62 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado por Decreto Supremo N° 27172.

iii) BOA pretendía obligar arbitrariamente a que se acepte su propuesta de compensación en pasajes aéreos y por un monto mucho menor al que ordena la resolución y al no estar de acuerdo en aceptar la propuesta, presentaron el recurso jerárquico sin contar con ningún tipo de argumento que lo respalde.

iv) Se solicita confirmar la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016 y rechazar el infundado recurso jerárquico interpuesto por BOA, sea con costas y condenaciones de ley.

CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 433/2016, de 6 de junio de 2016, 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 rechace el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso, en representación de Boliviana de Aviación - BOA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016 de 11 de enero de 2016, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, confirmando la misma.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 433/2016, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El parágrafo II del artículo 65 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172 establece que en la misma resolución que declare fundada la reclamación se ordenará el cumplimiento de las normas legales, reglamentarias o contractuales infringidas; dispondrá toda medida necesaria para asegurar la protección de los usuarios o consumidores e impondrá al responsable la sanción que corresponda.

2. El parágrafo II del artículo 127 de la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia, señala que a los efectos de esa ley, el transporte aéreo comprenderá el periodo durante el cual los equipajes se encuentren al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de la aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, o incluso en las oficinas del transportador.

3. El artículo 131 de la Ley N° 2902 establece 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 este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no exceda 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 del pasajero.

4. El artículo 132 de la Ley N° 2902 determina que toda cláusula que tienda a eliminar la responsabilidad del transportador en el caso de daños a las personas o a establecer un límite inferior al fijado en el capítulo referido a daños causados a pasajeros, equipajes y



mercancías, es nula de pleno derecho, pero la nulidad de tales cláusulas no afectarán la validez del contrato.

5. El artículo 60 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285, dispone que la responsabilidad del transportador por el equipaje será según se estipula en los convenios internacionales vigentes en cada Estado y se registrará según la ley interna de cada uno para los vuelos domésticos.

6. El artículo 63 del reglamento señalado establece que si al arribar a destino el equipaje no llegara junto al pasajero, se encontrara dañado o se verifica que no contiene todo lo embarcado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en los Convenios del Sistema de Varsovia o aquellos que los sustituyan.

7. El artículo 64, en los párrafos II y III del referido reglamento señala que la responsabilidad del transportador por el equipaje se establecerá según se estipula en los convenios internacionales vigentes en el Estado Plurinacional de Bolivia. En caso de que no se pueda determinar el peso del equipaje extraviado, se aplicará lo dispuesto en el artículo 131 de la Ley N° 2902.

8. Una vez referidos los mencionados antecedentes y la normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos expuestos por Ronald Salvador Casso Casso en representación de Boliviana de Aviación - BOA, en su recurso jerárquico, tomando en cuenta que BOA reconoció expresamente su responsabilidad por el extravío del equipaje del usuario, centrando el análisis en la reposición determinada por la ATT. Así, respecto al argumento que señala que BOA ha elaborado disposiciones de carácter interno denominadas Manual, aprobado por la DGAC, y son las que regulan o llenan vacíos existentes en las normas de carácter general, convirtiéndose en normas especiales de aplicación preferente, como lo ocurrido en el presente caso; que el Manual General de Tráfico ha establecido montos de indemnización cuando se presentan casos de extravío de equipajes o de producirse una demora en su arribo; y que BOA ha reconocido el extravío del equipaje del usuario, por lo tanto, estaría asumiendo su responsabilidad conforme manda el propio manual de BOA aplicable para este tipo de casos de extravío de equipajes; cabe considerar que, como lo ha señalado el ente regulador, en las reclamaciones directas y administrativas la carga de la prueba es del operador por disposición del artículo 63 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172, y en el presente caso BOA no presentó pruebas respecto a las disposiciones del Manual referido, por lo que no es posible emitir ningún criterio al respecto ni ser tomado en cuenta para la resolución de este caso.

Asimismo, un manual interno no se considera una norma de aplicación preferente y menos aún específica, ya que éste será de aplicación únicamente para los procedimientos internos de la entidad y no tiene carácter de norma de alcance general, toda vez que BOA carece de competencia para emitir normas de carácter general.

En ese sentido, es pertinente remarcar que cualquier disposición del operador que tenga por objeto limitar la responsabilidad del operador respecto a daños causados a pasajeros, equipajes y mercancías, fuera de los alcances del ordenamiento jurídico vigente, es nula de pleno derecho, por mandato del artículo 132 de la Ley N° 2902. En consecuencia, si BOA pretende limitar su responsabilidad o establecer montos distintos a los establecidos en el ordenamiento jurídico vigente y aplicable, amparada supuestamente en un Manual interno, dichas determinaciones son nulas de pleno derecho.

Por lo tanto, el argumento carece de sustento, debiendo BOA enmarcar sus actuaciones y la atención de las reclamaciones de los usuarios a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente comprendido por los Convenios y Tratados internacionales ratificados en el país sobre la materia, las Leyes y reglamentos.

9. En relación a que la ATT tendría que tomar en cuenta que de acuerdo a normas internacionales aplicables al transporte de pasajeros y carga por vía aérea, la



responsabilidad es limitada cuando no hay declaración expresa y especial y que el monto de 1.000 DEG que fija el artículo 131 de la Ley N° 2902 establece dicho monto como límite máximo de responsabilidad; corresponde señalar que de la revisión de la determinación de la ATT expuesta en la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015, se evidencia que la reposición ordenada por el extravío del equipaje de Sergio Marcelo Guillén Cevallos está enmarcada dentro de las previsiones del artículo 131 de la Ley N° 2902, no habiéndose extralimitado de dicho monto.

10. Respecto a que la ATT emite fallos erróneos e incongruentes al condenar a pagar a BOA una suma cercana a Bs10.000 por un equipaje de peso de 12 kilos y en otras oportunidades por equipajes de 5 Kilos y realiza operaciones aritméticas estableciendo montos de dinero no contemplados dentro de las normas legalmente establecidas y vigentes, por mala aplicación de la Ley; cabe observar que el ente regulador al disponer la indemnización no se apartó de la norma y que la operación aritmética en la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015 se refiere a la conversión de los Derechos Especiales de Giro a Bolivianos, considerando que la reposición al usuario debe hacerse en moneda nacional, por lo que el argumento carece de pertinencia.

En relación a la incongruencia en los fallos de la ATT, BOA no ha especificado cuáles serían dichos fallos y la relación de éstos con el presente caso, por lo que no es posible emitir un criterio al respecto, máxime si el objeto de análisis en el presente recurso jerárquico son las Resoluciones Administrativas Regulatorias ATT-DJ-RA-TR LP 7/2016 y ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 158/2015 en las que se analiza la reclamación administrativa de Sergio Marcelo Guillén Cevallos específicamente, sin evidenciarse incongruencias en éstas.

11. Boa argumenta que la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016 enfatiza, refiere y aplica el Convenio de Varsovia de 1929 para el caso de responsabilidad contractual supuestamente aplicable al presente caso, pero desconoce y omite considerar el numeral 1 del artículo 1° de dicho Convenio que a la letra dice: "El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave ...". No requiere de mayor interpretación ya que su aplicación es dentro la fase de un transporte aéreo internacional. Hace referencia a la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil Boliviana cuando refiere al límite máximo de responsabilidad por la pérdida de equipaje, sin embargo, omite considerar que la Ley N° 2902 se aplica también al transporte internacional de personas y cosas por vía aérea, razón por la que el legislador ha previsto incorporar a dicha ley los límites de responsabilidad insertos en el artículo 131 con el mismo tenor y contenido del artículo 22 numeral 2) del Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, que establece que en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retaso 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 lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ellos. En este 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. Normas aplicables al transporte de equipajes por vía aérea con características de internacionalidad y no como erróneamente estaría aplicando la ATT para casos de transporte nacional o interno.

Al respecto, cabe destacar que la interpretación de BOA sobre el ordenamiento jurídico nacional que regula el transporte aéreo es errada, ya que el párrafo II del artículo 127 de la Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia, señala que a los efectos de esa ley, el transporte aéreo comprenderá el periodo durante el cual los equipajes se encuentren al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de la aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, o incluso en las oficinas del transportador sin especificar si se trata de vuelos internos o internacionales, aspecto aclarado ya en los artículos 84 y 85 establecidos en el Título Octavo de Aeronáutica Civil y Comercial de la Ley N° 2902, que establecen que el



concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo y que el servicio de transporte aéreo es interno e internacional.

Por otra parte, el artículo 60 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285, dispone que 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, el artículo 63 del reglamento señalado establece que si al arribar a destino el equipaje no llegara junto al pasajero, se encontrara dañado o se verifica que no contiene todo lo embarcado, el pasajero tiene derecho a las indemnizaciones previstas en los Convenios del Sistema de Varsovia o aquellos que los sustituyan y el artículo 64, en los párrafos II y III señala que la responsabilidad del transportador por el equipaje se establecerá según se estipula en los convenios internacionales vigentes en el Estado Plurinacional de Bolivia. En caso de que no se pueda determinar el peso del equipaje extraviado, se aplicará lo dispuesto en el artículo 131 de la Ley N° 2902.

Por lo tanto, queda establecido que el ordenamiento jurídico regula tanto al servicio de transporte aéreo interno como al internacional y que es éste el que remite la regulación del servicio nacional a las previsiones de los Tratados y Convenios Internacionales de la materia, conforme a lo dispuesto en el artículo 410 de la Constitución Política del Estado.

12. Por otra parte, es necesario considerar los argumentos expuestos por Sergio Marcelo Guillén Cevallos en su memorial de 12 de mayo de 2016. En ese sentido, respecto a que la pérdida del equipaje asciende a un costo mayor del indemnizado, por tanto, la Resolución AT-DJ-RA –ODE-TR LP 158/2015 es legal, pero no así justa, porque no cubre y/o repara la pérdida sufrida a manos de BOA; corresponde señalar que el monto de compensación por la pérdida de equipaje está establecido y limitado por los Tratados Internacionales y la Ley N° 2902. Por lo que si el usuario considerara que el valor de su equipaje es superior al monto máximo establecido para la compensación, tiene derecho a declarar el valor de éste, obligando así a la aerolínea a compensar el valor real de lo transportado en caso de pérdida o daño del equipaje. En el presente caso, la compensación determinada por la ATT se encuentra dentro de los límites establecidos, según se tiene expuesto en el punto 9 precedente. Por otra parte, cabe aclarar que el monto determinado de compensación no pretende cubrir los daños y perjuicios ocasionados por la pérdida del equipaje, debiendo, en su caso, ser tramitados ante la jurisdicción ordinaria.

13. En cuanto a que el proceso de reclamación, desde su inicio hasta el final, ha sido tramitado ante un silencio total de BOA, y producto de la inacción asumida por la empresa reclamada, es que se ha determinado otorgarle toda la responsabilidad de reparar el daño ocasionado, de acuerdo al párrafo II del artículo 62 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado por Decreto Supremo N° 27172; cabe señalar que de la revisión de obrados, es evidente que BOA no contestó a la formulación de cargos, por lo que es correcta la determinación de declarar fundada la reclamación administrativa, en el marco de lo dispuesto por el párrafo II del artículo 62 del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172.

14. Respecto a que BOA pretendía obligar arbitrariamente a que se acepte su propuesta de compensación en pasajes aéreos y por un monto mucho menor al que ordena la resolución y al no estar de acuerdo en aceptar la propuesta, presentó el recurso jerárquico sin contar con ningún tipo de argumento que lo respalde; cabe señalar que los argumentos planteados por BOA dentro del recurso jerárquico fueron analizados en los puntos precedentes, habiendo concluido que éstos no desvirtúan la determinación asumida por la ATT, siendo una prerrogativa del usuario aceptar o no el ofrecimiento del operador dentro del proceso de reclamación administrativa.

15. En relación a la solicitud de confirmar la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016 y rechazar e infundado recurso jerárquico interpuesto por BOA, sea con costas y condenaciones de ley; es preciso aclarar al usuario que al ser el presente



recurso jerárquico un proceso administrativo, no corresponde la imposición de costas ni condenaciones legales para ninguna de las partes, al no estar contempladas éstas en el ordenamiento jurídico administrativo.

16. En función a todo lo referido, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y el inciso c) del párrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde rechazar el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso, en representación de Boliviana de Aviación - BOA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016, de 11 de enero de 2016, confirmándola en todas sus partes.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el recurso jerárquico planteado por Ronald Salvador Casso Casso, en representación de Boliviana de Aviación - BOA, en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR LP 7/2016, de 11 de enero de 2016, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, confirmándola en todas sus partes.

Comuníquese, regístrese y archívese.

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda