



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° **435**

La Paz, **22 NOV. 2017**

VISTOS: el recurso jerárquico planteado por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017, 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. Mediante Formulario de canalización de Reclamación Directa 99/2016 de fecha 24 de septiembre de 2016 el usuario David Maldonado Saavedra, presentó reclamación por pérdida de equipaje contra la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A. (fojas 42).
2. A través de Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ- A-ODE-TR LP 247/2016 de fecha 23 de noviembre de 2016 se formuló cargos contra la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., por la presunta comisión de la infracción establecida en el inciso i) parágrafo v del artículo 39 de la Ley N° 165, en relación a lo previsto por los artículos 127 y 131 de la Ley N° 2902, por la vulneración del artículo 63 del reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 0285, por la presunta pérdida de equipaje (fojas 23 a 21).
3. Por Nota Cite:Z8 JNO-ODECO-089/2016 de fecha 7 de diciembre de 2016, presentada por Jesús Vicente Socia, Jefe Nacional Odeco de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., se ofreció y presentó pruebas de descargo (fojas 36 a 34).
4. Mediante Auto ATT-DJ-A-ODE-TR LP 25/2017 de fecha 20 de enero de 2017, la ATT dispuso la apertura de término probatorio de cinco (5) días administrativos, señalando la documentación e información a ser remitida (fojas 49).
5. A través de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ- RA-ODE-TR LP 94/2017 de fecha 21 de abril de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió declarar fundada la reclamación administrativa presentada por David Maldonado Saavedra contra la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A, no habiéndose desvirtuado la infracción contenida en el inciso i) parágrafo v del artículo 19 de la Ley N° 165 en relación a lo previsto en los artículo 127 y 131 de la Ley Aeronáutica Civil de Bolivia N° 2902, por la pérdida del equipaje del usuario, con base en los siguientes argumentos (fojas 76 a 72):

i) El operador ante la formulación de cargos realizada en su contra declara y acepta el extravío del equipaje, sin embargo señala que la maleta extraviada tenía un peso de diez kilogramos.

ii) De las pruebas presentadas por el operador y el usuario se evidencia que son contradictorias en el peso del equipaje, sin embargo el pase abordado presentado por el usuario es el original, mismo que no tiene ningún tipo de sobre escritura o alteración, constatándose así que el peso del equipaje extraviado es de diecinueve kilogramos.

iii) De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 31 de la Ley Aeronáutica Civil de Bolivia N° 2902 la responsabilidad del operador en caso de pérdida se limita a 1.000 DEG (Derechos Especiales de Giro) por pasajero, consecuentemente corresponde al máximo de peso de equipaje permitido por pasajero, que de acuerdo al contrato de transportes es de veinte kilos, por lo que el monto a compensar es por kilogramo transportado corresponde a 50 DEG (Cincuenta Derechos Especiales de Giro).

6. A través de memorial de fecha 12 de mayo de 2017, Luis Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A presentó recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ- RA-ODE-TR LP 94/2017 de fecha 21 de abril de 2017, de acuerdo al siguiente argumento (fojas 83 a 82):

i) Existe una mala interpretación de los artículos 130 y 131 de la Ley de Aeronáutica Civil de





Bolivia, en razón que la ATT fundamenta su determinación de imponer 950 DEG en que los 1000 DEG como límite de responsabilidad se determina en función al máximo de franquicia de equipaje facturado transportado por cada línea aérea, es decir veinte kilos y como el equipaje tenía un peso total de diecinueve kilos entonces correspondería pagar novecientos cincuenta DEG, sin embargo, esta apreciación es equivocada y no tiene asidero legal alguno, además de vulnerar la normativa legal vigente, se vulnera el procedimiento vigente de compensaciones y restituciones aplicables en nuestra compañía.

ii) La Autoridad Regulatoria no hizo un análisis global de la Ley N° 2902, toda vez que el artículo 130 dispone que en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de mercaderías, la responsabilidad queda limitada a diecisiete (17) DEG por kilo transportado. Éste límite de responsabilidad por kilo es aplicado también a equipajes.

iii) Se hace una mala interpretación al peso del equipaje, ya que por error involuntario en el talón de equipaje entregado al usuario, se señaló el peso de diecinueve kilos, habida cuenta que en todos los demás documentos originales que tiene Amazonas S.A., se tiene un peso de diez kilos, vale decir en el talón de equipaje, en el pase abordo y en manifiesto de pasajeros, en consecuencia se debe tomar en cuenta solo diez kilos de peso al momento de efectuar el cálculo de reposición correspondiente.

7. Mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes rechazó el recurso de revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 94 /2017 de fecha 21 de abril de 2017, presentado por la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., confirmando en todas sus partes el acto administrativo recurrido, en función a los siguientes argumentos (fojas 97 a 93):

i) En cuanto a que habría existido una mala interpretación de la Ley N° 2902, toda vez que en su artículo 130 determina que el límite de responsabilidad del operador es 17 DEG por kilogramo transportado, artículo que también se aplicaría a equipaje, cabe señalar que el citado artículo es aplicable especialmente al transporte de carga y mercaderías, como lo establece en su primera línea, enmarcando su ámbito de aplicación a esta actividad y, si bien en la fase final, el artículo incorpora la palabra equipaje, éste se refiere, de todas formas, a la reposición de un valor declarado, lo que no concierne al caso que nos ocupa, a diferencia del artículo 131 que dispone el límite de la responsabilidad del operador en 1000 DEG por pasajero, específica y expresamente para transporte de equipaje.

ii) Con lo expuesto se confirma que el monto de reposición determinado por la Autoridad de 950 DEG, considerando que el peso del equipaje extraviado era de 19 kilos, se encuentra dentro de los límites comprendidos por la norma para el caso en específico y, además, se sustenta en parámetros de equidad. Sobre ese extremo, no puede aplicarse contrato de transporte o procedimiento interno alguno que establezca un límite menor al fijado por la Ley, conforme lo dispuesto por el artículo 132 de la citada norma, de manera que el recurrente no puede reclamar la aplicación de un procedimiento vigente de compensaciones y restituciones de Amazonas S.A., que no concuerde con lo instruido por la Autoridad Regulatoria, respaldada en la normativa vigente aplicable al caso.

iii) Con relación a la supuesta mala apreciación del peso del equipaje extraviado, debiendo entenderse que éste pesaba 10 kilos y no 19 kilos, se procedió a revisar la documentación citada en el recurso de revocatoria, afirmándose que la valoración efectuada en instancia y plasmada en los párrafos 4 y 5 del Considerando 4 de la resolución recurrida es la correcta y no merece mayores aclaraciones, toda vez que el operador sobre el que pesa la carga de la prueba no aportó mayores elementos que puedan hacer razonar a esta Autoridad de forma distinta, al contrario la afirmación del usuario respecto a que la valija extraviada marcó un peso de 19 kilogramos en la balanza del operador concuerda y respalda la prueba presentada en documento original, que no contiene rayones, ni raspones, además de estar perfectamente identificado con el caso de autos, tornándose en prueba plena de lo aseverado por éste.

8. Mediante memorial presentado en fecha 19 de julio de 2017, Luis Sergio de Urioste Limarino en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., interpuso recurso jerárquico en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27





de junio de 2017, expresando los siguientes argumentos (fojas 103 a 101):

- i) La ATT nuevamente fundamenta su determinación de imponer 950 DEG en que los 1000 DEG como límite de responsabilidad se determina en función al máximo de franquicia de equipaje facturado transportado por cada línea aérea, es decir veinte kilos y como el equipaje tenía un peso total de diecinueve kilos entonces correspondería pagar novecientos cincuenta DEG, sin embargo, esta apreciación es equivocada y no tiene asidero legal alguno, además de vulnerar la normativa legal vigente, se vulnera el procedimiento vigente de compensaciones y restituciones aplicables en nuestra compañía.
- ii) La Autoridad Regulatoria no hizo un análisis global de la Ley N° 2902, toda vez que el artículo 130 dispone que en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de mercaderías, la responsabilidad queda limitada a diecisiete (17) DEG por kilo transportado. Éste límite de responsabilidad por kilo es aplicado también a equipajes.
- iii) La Autoridad Regulatoria ha entendido y validado un propio sistema de cálculo que no está dispuesto en ningún artículo ni norma legal vigente. Es más la ATT insiste en que si bien el término "equipaje" se encuentra detallado en la segunda parte del artículo 130, éste se aplica solamente cuando existe una suma declarada. Esta apreciación es más forzada y atenta al principio de legalidad y de sometimiento pleno a la ley, ya que la previsión legal aplica al caso que nos ocupa, pues no es necesario que exista una suma declarada por parte del pasajero para que el artículo 130 se aplique.
- iv) La política interna de Amazonas S.A., concordante con el artículo 130 de la Ley N° 2902, dispone que el límite para compensar pérdidas de equipajes se da en función al peso mismo, tomando en cuenta diecisiete (17) DEG por kilo de equipaje, en ese sentido el artículo 132 de la ley citada dispone que las cláusulas del contrato de transporte aceptado por el usuario se mantienen inalterables, vigentes y con todo rigor jurídico, inclusive en el caso que se declare la nulidad de alguna cláusula contraria, en este caso la misma ley vela y protege las cláusulas dispuestas en el contrato de transporte aéreo de cualquier operador además de sus políticas internas.
- v) La ATT no abrió término probatorio, elemento esencial para averiguar la verdad material, en este caso, que se omitió lo dispuesto en la norma y emitió la Resolución Revocatoria sin cumplir con el debido proceso. Por lo cual nuevamente remitimos copia legalizada del pase abordado correspondiente al señor Maldonado, que esperamos esta vez sea tomado en cuenta, ya que no se lo hizo en la fase de formulación de cargos y mucho menos a momento de analizar el Recurso de Revocatoria.

9. A través de Auto RJ/AR-052/2017, de 27 de julio de 2017, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda admitió y radicó el recurso jerárquico planteado por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017 (fojas 105).

CONSIDERANDO: que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 1060/2017, de 20 de noviembre de 2017, 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 Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia se confirme totalmente la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017.

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 1060/2017, se tienen las siguientes conclusiones:

1. 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

3



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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. El párrafo III del artículo 62 de la Ley N° 2341 Ley de Procedimiento Administrativo de fecha 23 de abril de 2002, establece que el término de prueba procederá sólo cuando hayan nuevos hechos o documentos que no estén considerados en el expediente. A estos efectos, el escrito del recurso y los informes no tendrán carácter de documentos nuevos ni tampoco lo tendrán aquéllos que el interesado pudo adjuntar al expediente antes de dictarse la resolución recurrida.

6. El artículo 90 de la Ley N° 2341, señala que la autoridad administrativa concluido el periodo de prueba, de oficio o a pedido de un interesado, podrá disponer la recepción de prueba de reciente obtención, en los siguientes casos: a) Si tuviera conocimiento de un hecho nuevo relevante para la decisión. b) Cuando exista prueba documental determinante para la decisión que no hubiese sido conocida anteriormente por el interesado o éste no hubiese podido obtenerla.

7. Una vez referidos los mencionados antecedentes y la normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos planteados por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., en su recurso jerárquico. En cuanto a que: *La ATT nuevamente fundamenta su determinación de imponer 950 DEG en que los 1000 DEG como límite de responsabilidad se determina en función al máximo de franquicia de equipaje facturado transportado por cada línea aérea, en decir veinte kilos y como el equipaje tenía un peso total de diecinueve kilos entonces correspondería pagar novecientos cincuenta DEG, sin embargo, esta apreciación es equivocada y no tiene asidero legal alguno, además de vulnerar la normativa legal vigente, se vulnera el procedimiento vigente de compensaciones y restituciones aplicables en nuestra compañía;* al respecto, es prudente tener presente que la Autoridad de Regulación actuó conforme a la norma aplicable, encontrándose su respaldo legal en el artículo 131 de la Ley N° 2902, artículo que norma específicamente respecto al transporte de equipaje y en el caso de pérdida del mismo establece claramente un límite máximo de 1.000 Derechos Especiales de Giro por Pasajero.

Por ello, tampoco se evidencia que se vulnere la legislación nacional vigente, más aun considerando que es obligación de la autoridad aplicar la norma específica al caso y subsumir ella al hecho acaecido, hecho que fue reconocido por el recurrente y como se puede evidenciar por el estudio de autos, no se trata del transporte de cargas o mercaderías por lo que la autoridad no podría aplicar otro artículo que el mencionado, menos aun el artículo 130 que se refiere al transporte de cargas y mercaderías y no como erróneamente interpreta el recurrente a transporte de equipaje.

En relación a la vulneración del procedimiento vigente de compensaciones y retribuciones de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., es importante que el recurrente tome en cuenta que 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 la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., carece de competencia para emitir normas de carácter general.

En ese sentido, el recurrente como la ATT deben tener presente 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 la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., 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 la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., 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.

8. En relación a que: *la Autoridad Regulatoria no hizo un análisis global de la Ley N° 2902, toda vez que el artículo 130 dispone que en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de mercaderías, la responsabilidad queda limitada a diecisiete (17) DEG por kilo transportado. Éste límite de responsabilidad por kilo es aplicado también a equipajes; se establece que no solo la resolución recurrida cumple con los preceptos normativos previamente explicados, si no que el recurrente debe tomar en cuenta que la aplicación de un artículo guarda directa relación con lo que pretende normar aquel artículo invocado y en este caso de autos, el artículo 130 regula respecto el transporte de carga y mercancías y la responsabilidad del transportador en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en el transporte de ellas, por lo que el argumento del recurrente se encuentra errado y carece de una interpretación conjunta de la norma.*

9. Respecto a que: *la Autoridad Regulatoria ha entendido y validado un propio sistema de cálculo que no está dispuesto en ningún artículo ni norma legal vigente. Es más la ATT insiste en que si bien el término "equipaje" se encuentra detallado en la segunda parte del artículo 130, éste se aplica solamente cuando existe una suma declarada. Esta apreciación es más forzada y atenta al principio de legalidad y de sometimiento pleno a la ley, ya que la previsión legal aplica al caso que nos ocupa, pues no es necesario que exista una suma declarada por parte del pasajero para que el artículo 130 se aplique; se establece que el recurrente interpreta fuera de contexto y de forma errada lo señalado por la Autoridad Regulatoria que expresamente señala: "cabe señalar que el citado artículo es **aplicable específicamente al transporte de carga y mercaderías**, como lo establece en su primera línea, **enmarcando su ámbito de aplicación a esta actividad** y, si bien en la frase final, el artículo incorpora la palabra "equipaje", éste refiere, de todas formas, a la reposición de un valor declarado, que no concurre al caso que nos ocupa..." (las negrillas son nuestras), conforme a lo señalado por la autoridad el artículo solo se aplica al transporte de carga y mercaderías y la frase "éste" se refiere a resaltar la redundancia de que el artículo por más que señale equipaje no se refiere al transporte de equipaje que esta normado por el artículo 131 de la norma legal, lógica normativa que se entiende por el hecho de existir artículos especializados para cada temática y considerando además que la carga o mercancía y el equipaje no son técnicamente lo mismo, por tanto merecen tratamiento diferenciado como se puede evidenciar análisis conjunto y global de la Ley N° 2902.*

En este sentido, debe considerarse que el límite de responsabilidad por pérdida de equipaje de 1000 DEG, es por pasajero y no así por peso del equipaje; por ello, si bien la ATT equivoca el fundamento sobre la limitación de responsabilidad al equiparar el cálculo de la compensación por kilo como en el caso de carga y mercaderías; no es menos cierto que la determinación de compensación de 950 DEG está dentro del límite establecido en la norma y por tanto en aplicación del parágrafo II del artículo 62 de la Ley N° 2341, ésta autoridad solo puede referirse a las pretensiones formuladas por el recurrente y sobre todo no puede agravar su situación por consecuencia exclusiva del recurso presentado.

10. En relación a que: *la política interna de Amazonas S.A., concordante con el artículo 130 de la Ley N° 2902, dispone que el límite para compensar pérdidas de equipajes se da en función al peso*





mismo, tomando en cuenta diecisiete (17) DEG por kilo de equipaje, en ese sentido el artículo 132 de la ley citada dispone que las cláusulas del contrato de transporte aceptado por el usuario se mantienen inalterables, vigentes y con todo rigor jurídico, inclusive en el caso que se declare la nulidad de alguna cláusula contraria, en este caso la misma ley vela y protege las cláusulas dispuestas en el contrato de transporte aéreo de cualquier operador además de sus políticas internas; es prudente reiterar lo señalado en el punto 7 del presente análisis, por lo tanto, se establece que 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 la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., carece de competencia para emitir normas de carácter general.

Al respecto se aclara que el Estado Plurinacional de Bolivia ha ratificado el Convenio de Montreal mediante Ley N° 559 de 25 de agosto de 2014, normativa en la cual se establece un límite superior a los 1000 DEG como límite de responsabilidad por pérdida del equipaje (1131 DEG).

Por lo tanto, el argumento carece de sustento, debiendo la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., 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.

11. Respecto a que la ATT: *no abrió término probatorio, elemento esencial para averiguar la verdad material, en este caso, que se omitió lo dispuesto en la norma y emitió la Resolución Revocatoria sin cumplir con el debido proceso. Por lo cual nuevamente remitimos copia legalizada del pase abordó correspondiente al señor Maldonado, que esperamos esta vez sea tomado en cuenta, ya que no se lo hizo en la fase de formulación de cargos y mucho menos a momento de analizar el Recurso de Revocatoria;* se establece que de acuerdo al análisis del expediente la prueba ahora presentada fue valorada objetivamente por la Autoridad Regulatoria a través de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ- RA-ODE-TR LP 94/2017 de fecha 21 de abril de 2017, en ese sentido el párrafo III del artículo 62 de la Ley N° 2341 Ley de Procedimiento Administrativo de fecha 23 de abril de 2002, establece que el término de prueba procederá sólo cuando hayan nuevos hechos o documentos que no estén considerados en el expediente.

Por otra parte, es importante tomar en cuenta que el artículo 90 de la Ley N° 2341, señala que la autoridad administrativa concluido el periodo de prueba, de oficio o a pedido de un interesado, podrá disponer la recepción de prueba de reciente obtención, en los siguientes casos: a) Si tuviera conocimiento de un hecho nuevo relevante para la decisión. b) Cuando exista prueba documental determinante para la decisión que no hubiese sido conocida anteriormente por el interesado o éste no hubiese podido obtenerla. Aspectos que no corresponden con la solicitud del recurrente y por tanto esta autoridad no podría volver a valorar la prueba presentada.

12. Por consiguiente, 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 Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el recurso jerárquico planteado por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 55/2017 de 27 de junio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, confirmando en todas sus partes.

Comuníquese, regístrese y archívese.


Milton Claros Hinojosa
MINISTRO

6