



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 446

La Paz, 29 NOV. 2017

VISTOS: El recurso jerárquico interpuesto por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas – AMASZONAS S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017 de 3 de julio 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 Notas ATT-DTR-N LP 248/2014 y ATT-DTR-N LP 343/2014 de 4 de junio y 4 de agosto de 2014, respectivamente, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes requirió a AMASZONAS S.A. información tarifaria de Abril/2013 a Marzo/2014 (fojas 10 y 14).

2. El 22 de agosto de 2014 AMASZONAS S.A. a través de Nota CITE:Z8 LP/SGGC-012/2014 remitió la información solicitada (fojas 16).

3. Mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 296/2015 emitido el 19 de mayo de 2015, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió formular cargos contra AMASZONAS S.A. por el presunto incumplimiento a las Tarifas Máximas de Referencia (TMR) para el servicio público de transporte aéreo doméstico regular de pasajeros en el periodo abril 2013 a marzo de 2014; establecidas en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA 0144/2005 de 12 de septiembre de 2005 infracción prevista en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 que aprobó las Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios; corrió en traslado al operador para que presente sus descargos en el plazo de diez días para la presentación de la documentación requerida (fojas 366 a 380).

4. A través de Nota CITE:Z8 LP/SGPCM-014/2015 de 11 de junio de 2015, Sergio Ernesto León Cuellar, en representación de AMASZONAS S.A., contestó al Auto ATT-DJ-A TR LP 296/2015 adjuntando documentación de descargo (fojas 382 a 398).

5. El 27 de abril de 2017 la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 24/2017 que resolvió declarar probados los cargos formulados contra AMASZONAS S.A. al haber incurrido en la infracción prevista en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 por el incumplimiento a las TMR establecidas en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA 0144/2005 en el periodo abril 2013 a marzo de 2014 y sancionar a AMASZONAS S.A. con una multa de Bs50.000.-; en conformidad al artículo 37 de las Normas aprobadas por el Decreto Supremo N° 24718; tal determinación fue asumida en consideración a los siguientes fundamentos (fojas 448 a 460):

i) La ATT centró su análisis en la verificación tarifaria realizada al operador por el periodo comprendido entre abril de 2013 a marzo de 2014. Respecto a lo señalado por el operador sobre que 81 boletos cuentan con un incremento de Bs 1 (2 y 3 ida y retorno) por problemas de redondeo al calcular el IVA, lo que habría ocasionado un cobro superior a las TMR; cabe señalar que conforme lo establecido el Anexo de la RA 144/05, las TMR incluyen a los impuestos de ley (IVA), por tanto, el operador al momento de elaborar las tarifas en su sistema, debió enmarcarse conforme lo establece la normativa señalada, por más pequeño que sea el monto cobrado en exceso, si se encuentra por encima de las TMR es de igual manera un incumplimiento.

ii) Los cargos formulados en contra del operador, no solo corresponden a cobros realizados por encima de los Bs 1, 2 ó 3 sino también porque existen diferentes montos por encima de la TMR de hasta Bs.277.- que cuales pueden verificarse en el ANEXO I, de esa Resolución.

iii) La disposición de incorporar la tasa de embarque en el pasaje aéreo tuvo efecto a partir del 3 de marzo de 2014, por lo que se realizó la corrección a los boletos observados entre el 3 y 31 de marzo de 2014, descartando un total de 17 boletos de los 305 observados por el presunto incumplimiento, como resultado se tiene un total de 288 boletos que sobrepasan la TMR.





iv) El operador no presentó documentación de respaldo de los vuelos cancelados por Aerocon, conforme al Acuerdo de Código Compartido. Para verificar lo citado por el operador, la ATT realizó la evaluación con itinerarios aprobados por la DGAC, estos contienen información del número de vuelo y tipo de aeronave, evidenciándose que los vuelos y aeronaves (CRJ-200 y Metro III Fairchild) corresponden al operador, quedando descartado ese argumento.

v) La ATT realizó el cruce de información entre los itinerarios aprobados por la DGAC, número de vuelo y tipo de aeronave de cada uno, como resultado y conclusión de dicha revisión y valoración se tiene que los números de vuelos 88, 89, 90, 92, 99 corresponden al avión Fairchild de propiedad del operador; asimismo los números de vuelo: 100, 101, 104, 106, 107, 170, 175, 214, 215, 220, 221, 222, 223, 354 y 353 corresponden al avión CRJ-200, también de propiedad del operador, por lo que se desvirtúa totalmente el argumento presentado por el operador de que los vuelos hayan sido efectuados con aeronaves de propiedad de AEROCON.

vi) La "RAR 212/10", aprobó la TMR a ser aplicada por el operador, para la ruta La Paz-Rurrenabaque (LPB-RBQ), en Bs.650.-, no obstante los vuelos fueron realizados por el operador en sus propias aeronaves y no así por aeronaves de AEROCON como lo indica.

vii) Corresponde declarar probados los cargos formulados considerando que sólo desvirtuó los cargos en su contra respecto al cobro de 17 de los 305 boletos observados, quedando 288 boletos emitidos no desvirtuados y conforme las pruebas existentes se corroboró el cobro en exceso de tarifas de los mismos, durante el periodo comprendido entre abril de 2013 a marzo de 2014. Al no existir antecedentes de una sanción pecuniaria por esta misma infracción por parte del operador, corresponde aplicar la sanción de multa de Bs.50.000.-

6. Mediante memorial de 17 de mayo de 2017, Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de AMASZONAS S.A., planteo recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 24/2017, argumentando lo siguiente (fojas 464 a 466)

i) La Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 24/2017 deviene de un proceso de formulación de cargos iniciado el 19 de mayo de 2015, cuyo último actuado fue el 31 de agosto de ese año. Casi dos años más tarde, la ATT emite una resolución al respecto, vulnerando el Principio de Celeridad que debe caracterizar a todo proceso administrativo. El Principio de Impulso Procesal fue vulnerado ya que no tiene asidero legal iniciar un proceso dos años antes y continuarlo dos años después. Todo propósito de sancionar queda nulo de pleno derecho, pues se incumplió un principio básico y fundamental que debe regir a todo proceso y procedimiento administrativo. En este sentido se subsume la facultad sancionadora y prevalecería la facultad preventiva de que esta actitud no vuelva a ocurrir. Por último, se vulneró el Principio de Proporcionalidad, pues el fin de la ATT no es imponer multas y recaudar, sino más bien, re direccionar actuaciones, controlar y regular la actividad en el rubro, más aún si el objeto que dio curso a la Formulación de Cargos ya fue corregido y no se tiene vulneración alguna a las TMR's.

La ATT vulneró flagrantemente cuatro Principios Administrativos fundamentales y vició de nulidad el proceso interpuesto.

ii) Como se demostró por los descargos presentados a través de nota CITE: Z8 LP/SGPCM-014/2015, la construcción tarifaria en todas las rutas en las que se opera localmente se adecua y respeta los límites dispuestos en la normativa legal vigente que regula las TMR. El problema radicó en que a momento de realizar el redondeo en los sistemas de reservas, 81 casos se expuso un monto mayor al establecido. Este incremento no fue voluntario, como se respalda en la construcción tarifaria y fue resuelto en cuanto se detectó el error presentado. Ese excedente no favoreció al operador, sino fue en beneficio del Estado en el pago de tributos, pues afecta al tema impositivo exclusivamente.

iii) La sanción impuesta no es proporcional, pues en virtud al inciso a) del numeral VIII del artículo 39 de la Ley N° 165 General de Transporte, las infracciones o sanciones a imponer obedecen a una gradación siendo la primera el apercibimiento y no así la imposición de multas pecuniarias. El fin de la ATT no es recaudar dinero ni imponer sanciones pecuniarias en todos los casos. En realidad debiera controlar, fiscalizar y poner orden si existen excesos. En el caso, debió apercibir y ordenar que el error cometido no se repita. Esto se ve fundamentado, toda vez que la ATT ha





declarado infundados los cargos formulados en la verificación tarifaria del año siguiente. Por lo que se evidencia que el error fue subsanado.

iv) La ATT tuvo una errónea interpretación de las notas CITE Z8 LP/SGPCM-014/2015 y Z8 LP/SGPCM-021/2015 en las se explicó y acompañó documentación que respalda itinerarios a través del acuerdo de código compartido con Aerocon que influyen de manera comercial y que dan cuenta de la generación de la oferta, la misma generó tarifas en base al tipo de aeronave. Al verificar el número de vuelo y tipo de aeronave en los itinerarios no se tomó en cuenta el operador, que en el caso de Aerocon muestra los vuelos para el tramo SRZ/SRE/SRZ en vuelos N° 41, 42, 47 y 48, por tanto, en caso de cancelaciones de vuelo, se aplica el Decreto Supremo N° 0285, artículo 41 párrafo 3, inciso c) Cancelación; que dispone que se tiene que buscar un vuelo sustituto para cumplir el itinerario adquirido por el usuario. Se precauteló un bien jurídico mayor, el cual era el cumplimiento del transporte aéreo de todos los pasajeros.

v) Las notas de planificación de esos vuelos, debieron ser solicitadas a Aerocon y no así a AMASZONAS, ya que esos temas no eran parte del código compartido, fueron responsabilidades separadas. Adicionalmente debe aclararse que el boleto muestra el vuelo en el cual fue embarcado el pasajero, ya que hay obligación de actualizar el mismo a momento de efectuar el "check in", embarque y transporte a destino final, es por esa razón que se muestran los números de vuelo de AMASZONAS y no así de Aerocon.

vi) Para el caso de las observaciones en la ruta LPB/RBQ planteadas por la ATT son erróneas, siendo que el itinerario demuestra que AMASZONAS S.A. solicitó la operación con aeronaves Metro 23/SWM de 19 asientos, equivalentes a las operadas por AEROCON, extremo que no fue considerado.

7. El 3 de julio de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017 que rechazó el recurso de revocatoria interpuesto en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 24/2017, expresando los siguientes fundamentos (fojas 467. a 473):

i) El artículo 79 de la Ley N° 2341 dispone que las infracciones prescriben en el término de dos años, ello implica que la ATT está facultada a iniciar el proceso administrativo correspondiente dentro de los dos años siguientes al hecho generador de la infracción; iniciado el proceso, la prescripción únicamente concurre por inactividad de la Administración Pública durante más de dos años desde la última actuación notificada al administrado, lo que no ocurrió en el caso. Entre la clausura del Término de Prueba dispuesta por el Auto ATT-DJ-A-TR LP 400/2015, notificado el 9 de septiembre de 2015 y, la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 24/2017 de 27 de abril de 2017, no transcurrieron más de dos años. La extemporánea emisión de la Resolución Sancionatoria no tiene consecuencias legales sobre el fondo del asunto. El propósito de la ATT no es sancionar, sino fiscalizar el cumplimiento de las normas; y, por otro lado, las causales de nulidad se encuentran expresamente señaladas en la normativa sectorial vigente, no siendo una de ellas la "vulneración de principios administrativos", ni la temporalidad del acto impugnado.

ii) La imposición de una sanción responde a la comisión de una infracción tipificada en la normativa aplicable y determinada en tiempo y espacio, lo que quiere decir que, por más que el operador haya adecuado todas sus tarifas a los límites establecidos por norma de forma posterior al periodo que comprende la fiscalización, ello no tiene efectos sobre hechos pasados que conllevaron la infracción al ordenamiento regulatorio y deben sancionarse; obrar de otro modo afectaría al principio de legalidad y congruencia de los actos administrativos.

iii) Respecto a que el incremento de la tarifa en 81 casos fue por un error involuntario originado al realizar el redondeo en los sistemas de reservas y que, además, ese incremento no habría sido a favor del operador si no del Estado debido a que refería a un tema impositivo: en materia administrativa sancionatoria la Administración Pública no tiene competencia para valorar el dolo o la culpa de los administrados en la comisión del hecho; lo relevante para la fiscalización, es el cumplimiento a las normas, sin importar el destinatario final del incremento tarifario.

iv) La Ley N° 165 establece el orden de gradación de las sanciones existentes en el marco jurídico regulatorio y no impone su aplicación para casos determinados. La sanción establecida responde a la tipificación de la infracción prevista en el artículo 37 de las Normas aprobadas por el Decreto





Supremo N° 24718, por lo que es la aplicable al caso.

v) En cuanto a la supuesta influencia que habría tenido el Acuerdo de Código Compartido en la determinación de tarifas; ninguna disposición interna ni acuerdo entre operadores puede definir tarifas superiores a los límites establecidos en la norma. No es coherente que el recurrente alegue que algunas de las tarifas observadas fueron "prácticamente" determinadas por Aerocon, ya que cada operador es responsable de cumplir las normas; no corresponde analizar la responsabilidad en que otro operador pudiera haber incurrido.

vi) La Resolución impugnada respondió a cada argumento planteado por el operador fundamentando su valoración. Sobre el argumento relativo a la propiedad de ciertos vuelos y aeronaves se explicó que de lo manifestado por el operador, no presentó documentación de respaldo de aquellos vuelos cancelados por Aerocon, conforme al Acuerdo de Código Compartido. Para verificar lo citado por el operador, se realizó la evaluación con sus itinerarios aprobados que contienen información del número de vuelo y tipo de nave, de esta forma se pudo evidenciar que los vuelos y aeronaves (CRJ-200 y Metro III Fairchild) corresponden al operador. La ATT cumplió con su deber de investigación y búsqueda de la verdad material. El argumento del operador de haber protegido "un bien jurídico más importante" que es el de garantizar el vuelo adquirido por los usuarios, es un aspecto totalmente independiente.

vii) Respecto al argumento del operador que los operadores que prestan el servicio con aeronaves de 20 o menos asientos tienen libertad de fijación de tarifas, cabe señalar que la "RAR 212/10" aprobó la Tarifa Máxima de Referencia a ser aplicada por el operador, para la ruta La Paz - Rurrenabaque (LPB/RBQ) en Bs650.- y como se señaló los vuelos fueron realizados por el operador en sus propias aeronaves.

8. El 24 de julio de 2017, Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de AMASZONAS S.A., interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017, reiterando sus argumentos expuestos en el recurso de revocatoria interpuesto contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 24/2017 y añadiendo lo siguiente (fojas 475 a 477):

i) La ATT hace referencia a que el proceso no ha prescrito; aspecto no reclamado, pues se sabe que no transcurrieron los dos años continuos de inactividad de la administración pública, para solicitar la misma. No se entiende porque argumenta este extremo, ya que lo que se pretende es que se declare la nulidad por haberse infringido Principios Administrativos dispuestos en la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo.

ii) En todo proceso se verifica el dolo o intencionalidad de vulnerar o no la norma, no puede señalarse que en los procesos administrativos sancionadores no interesan las atenuantes en la supuesta infracción cometida.

iii) Es importante determinar si en el pasado AMASZONAS S.A. tuvo algún proceso en el que se le apercibió por vulnerar las TMR; al no haber sido apercibido por ese tema lo que correspondía era apercibir y no imponer multa.

iv) Respecto al acuerdo de código compartido, se aclara a la Autoridad que ambos operadores establecieron sus tarifas en base a la normativa vigente, de acuerdo a las características de sus operaciones, aeronaves, costos, y que AMASZONAS S.A., demostró las tarifas para la aeronave SWM Fairchild Metro en reiteradas oportunidades y dio a conocer los datos relacionados a la operación de las aeronaves Bombardier CRJ 200, que posterior a su análisis generó por parte de la ATT tarifas de referencia mayores a los Bs.-650, en el caso del tramo La Paz/Rurrenabaque.

v) La Resolución Administrativa 060/2009 establece en su "Artículo 3 Vigencia.- El presente reglamento tiene vigencia a partir del 1° de noviembre 2009 hasta el 30 de octubre de 2013", por tanto, el reglamento establecido no se encontraba vigente el momento de la emisión de pasajes en los tramos Santa Cruz/Sucre y viceversa.

vi) AMASZONAS S.A. no tiene la obligación de presentar los respaldos de vuelos cancelados por Aerocon, siendo que esa empresa fue la responsable de presentar la información a la ATT, mediante los factores de puntualidad y cancelación. AMASZONAS S.A. debió priorizar la





protección de sus pasajeros para mantener la continuidad del servicio ofertado en aplicación de lo establecido en la Ley N° 165 y el Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 0285.

vii) AMASZONAS S.A. nunca operó con la Aeronave SWM Fairchild Metro 23 a Sucre. La evaluación de la ATT no se basa en los itinerarios aprobados por la DGAC, siendo que AMASZONAS S.A., muestra que en el itinerario presentado en base al acuerdo comercial menciona que el operador de las Aeronaves SWM metro III Fairchild es Aerocon, toda vez que AMASZONAS S.A., no operó este tipo de aeronave.

viii) "La evaluación generada por la ATT carece un total desconocimiento a la lectura de itinerarios aprobados por la DGAC, basándose simplemente en verificar que los números de vuelos y no así del operador del vuelo lo que está claramente registrado. En las gestiones 2013 y 2014, AMASZONAS S.A. operó con una aeronave SWM Metro 23, sólo para la ruta La Paz/Rurrenabaque y retorno, por mantenimiento de la pista de Rurrenabaque"(sic).

ix) Se solicitó se abra un término probatorio, solicitud que no fue atendida, vulnerando el Derecho a la Defensa.

9. A través de Auto RJ/AR-054/2017 de 1° de agosto de 2017, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda admitió el recurso jerárquico interpuesto por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de AMASZONAS S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017 de 3 de julio de 2017 (fojas 479).

CONSIDERANDO: Que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 1090/2017 de 29 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 interpuesto por Luis Sergio de Urioste Limarino, en representación de la Compañía de Servicios de Transporte Aéreo Amazonas - AMASZONAS S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017 de 3 de julio de 2017 y, en consecuencia, se la confirme totalmente.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y de acuerdo a lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 1090/2017, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El parágrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado establece que el Estado garantiza el derecho al debido proceso y a la defensa.

2. Los incisos c) y d) del artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo establecen 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; y el de sometimiento pleno a la ley, que señala que la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso.

3. El parágrafo I del artículo 40 de la citada Ley dispone que los procedimientos se iniciarán de oficio cuando así lo decida el órgano competente. Esta decisión podrá adoptarse por propia iniciativa del órgano, como consecuencia de una orden superior, a petición razonada de otros órganos o motivada por denuncia de terceros.

4. El artículo 76 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado mediante el Decreto Supremo N° 27172, señala que el Superintendente podrá iniciar de oficio una investigación cuando considere que pueda existir infracción a las normas legales, reglamentarias o contractuales vigentes en los sectores regulados por el Sistema de Regulación Sectorial - SIRESE.

5. Una vez expuestos los antecedentes y el marco normativo aplicable al caso, corresponde analizar los argumentos expuestos por el recurrente; así se tiene que *en cuanto a que la ATT haría referencia a que el proceso no ha prescrito; aspecto no reclamado, pues no transcurrieron los dos años continuos de inactividad de la administración pública, para solicitar la misma, por lo que el recurrente no entendería ese extremo, ya que lo que se pretende es que se declare la*





nulidad por haberse infringido Principios Administrativos dispuestos en la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo; corresponde señalar en primer término que el análisis efectuado por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes con relación a sí habría operado o no la prescripción resulta pertinente, puesto que el operador reclamó insistentemente el incumplimiento de plazos en el que incurrió el ente regulador y fuera de las responsabilidades administrativas que llegasen a establecerse en contra de los servidores públicos que no actuaron con la diligencia requerida; tal incumplimiento de plazos podría haber alcanzado los términos establecidos para que opere la prescripción de las infracciones liberándolo de la responsabilidad por la comisión de las mismas.

6. En cuanto a que lo que pretendería AMASZONAS S.A. es que se declare la nulidad del proceso por haberse infringido los principios administrativos de Celeridad, Impulso Procesal, Eficacia y Proporcionalidad; es menester precisar que el parágrafo I del artículo 35 de la Ley N° 2341 establece que son nulos de pleno derecho los actos administrativos dictados por autoridad administrativa sin competencia por razón de la materia o del territorio; los que carezcan de objeto o el mismo sea ilícito o imposible; los que hubiesen sido dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido; los que sean contrarios a la Constitución Política del Estado; y cualquier otro establecido expresamente por ley; evidenciándose que el ente regulador no incurrió en ninguna de las citadas causales. Adicionalmente, debe reiterarse que la "vulneración de principios administrativos", no constituye causal de nulidad.

7. Con referencia a lo expresado por AMASZONAS S.A. que en todo proceso se verifica el dolo o intencionalidad de vulnerar o no la norma y que no puede señalarse que en los procesos administrativos sancionadores no interesan las atenuantes en la supuesta infracción cometida y que sería importante determinar si en el pasado AMASZONAS S.A. tuvo algún proceso en el que se le apercibió por vulnerar las TMR; al no haber sido apercibido, por ese tema lo que correspondía era apercibir y no imponer multa; cabe señalar que la normativa administrativa aplicable al caso, limita al ente regulador a determinar la existencia o inexistencia de la conducta infractora, no estando determinada la intencionalidad como un elemento de graduación de la sanción.

8. En cuanto a que se debió determinar si el operador cometió o fue sancionado anteriormente por una infracción similar a la que originó el proceso; debe señalarse que toda vez que la infracción fue tipificada bajo el alcance de los dispuesto en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 que aprobó las Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios por incumplir las Tarifas Máximas de Referencia (TMR) para el servicio público de transporte aéreo doméstico regular de pasajeros en el período abril 2013 a marzo de 2014, establecidas en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA 0144/2005 de 12 de septiembre de 2005 y la sanción se encuentra establecida en el citado artículo 37, el cual determina que el incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente, actualmente el Director Ejecutivo, será sancionado con una multa entre Bs 50.000 y Bs500.000.-, se verifica que la Autoridad fiscalizadora aplicó la gradación más baja de tal sanción en consideración a tratarse de la primera vez que se estableció que el operador cometió la infracción por la que fue sancionado; careciendo de fundamento suficiente los argumentos invocados por el operador. Es necesario reiterar que la Ley N° 165 establece el orden de gradación de las sanciones existentes en el marco jurídico regulatorio y no impone su aplicación para casos determinados; por otra parte, la sanción establecida responde a la tipificación de la infracción prevista en el artículo 37 de las Normas aprobadas por el Decreto Supremo N° 24718, por lo que es la norma aplicable al caso.

9. Con relación a lo afirmado en sentido que respecto al acuerdo de código compartido, se aclara a la Autoridad que ambos operadores establecieron sus tarifas en base a la normativa vigente, de acuerdo a las características de sus operaciones, aeronaves, costos, y que AMASZONAS S.A., demostró las tarifas para la aeronave SWM Fairchild Metro en reiteradas oportunidades y dio a conocer los datos relacionados a la operación de las aeronaves Bombardier CRJ 200, que posterior a su análisis generó por parte de la ATT tarifas de referencia mayores a los Bs.-650, en el caso del tramo La Paz/Rurrenabaque; es menester reiterar que es correcto lo señalado por el ente regulador en la Resolución impugnada a que en cuanto a la supuesta influencia que habría tenido el Acuerdo de Código Compartido en la determinación de tarifas; ninguna disposición interna ni acuerdo entre operadores puede definir tarifas superiores a los límites establecidos en la norma. No es coherente que el recurrente alegue que algunas de las tarifas observadas fueron "prácticamente" determinadas por Aerocon, ya que cada operador es responsable de cumplir las





nulidad por haberse infringido Principios Administrativos dispuestos en la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo; corresponde señalar en primer término que el análisis efectuado por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes con relación a sí habría operado o no la prescripción resulta pertinente, puesto que el operador reclamó insistentemente el incumplimiento de plazos en el que incurrió el ente regulador y fuera de las responsabilidades administrativas que llegasen a establecerse en contra de los servidores públicos que no actuaron con la diligencia requerida; tal incumplimiento de plazos podría haber alcanzado los términos establecidos para que opere la prescripción de las infracciones liberándolo de la responsabilidad por la comisión de las mismas.

6. En cuanto a que lo que pretendería AMASZONAS S.A. es que se declare la nulidad del proceso por haberse infringido los principios administrativos de Celeridad, Impulso Procesal, Eficacia y Proporcionalidad; es menester precisar que el parágrafo I del artículo 35 de la Ley N° 2341 establece que son nulos de pleno derecho los actos administrativos dictados por autoridad administrativa sin competencia por razón de la materia o del territorio; los que carezcan de objeto o el mismo sea ilícito o imposible; los que hubiesen sido dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido; los que sean contrarios a la Constitución Política del Estado; y cualquier otro establecido expresamente por ley; evidenciándose que el ente regulador no incurrió en ninguna de las citadas causales. Adicionalmente, debe reiterarse que la "vulneración de principios administrativos" no constituye causal de nulidad.

7. Con referencia a lo expresado por AMASZONAS S.A. que en todo proceso se verifica el dolo o intencionalidad de vulnerar o no la norma y que no puede señalarse que en los procesos administrativos sancionadores no interesan las atenuantes en la supuesta infracción cometida y que sería importante determinar si en el pasado AMASZONAS S.A. tuvo algún proceso en el que se le apercibió por vulnerar las TMR; al no haber sido apercibido por ese tema lo que correspondía era apercibir y no imponer multa; cabe señalar que la normativa administrativa aplicable al caso, limita al ente regulador a determinar la existencia o inexistencia de la conducta infractoria, no estando determinada la intencionalidad como un elemento de graduación de la sanción.

8. En cuanto a que se debió determinar si el operador cometió o fue sancionado anteriormente por una infracción similar a la que originó el proceso; debe señalarse que toda vez que la infracción fue tipificada bajo el alcance de los dispuesto en el artículo 37 del Decreto Supremo N° 24718 que aprobó las Normas para la Regulación de los Servicios Aeronáuticos y Servicios Aeroportuarios por incumplir las Tarifas Máximas de Referencia (TMR) para el servicio público de transporte aéreo doméstico regular de pasajeros en el periodo abril 2013 a marzo de 2014, establecidas en la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA 0144/2005 de 12 de septiembre de 2005 y la sanción se encuentra establecida en el citado artículo 37, el cual determina que el incumplimiento de las resoluciones administrativas dictadas por el Superintendente, actualmente el Director Ejecutivo, será sancionado con una multa entre Bs 50.000 y Bs500.000.-, se verifica que la Autoridad fiscalizadora aplicó la graduación más baja de tal sanción en consideración a tratarse de la primera vez que se estableció que el operador cometió la infracción por la que fue sancionado; careciendo de fundamento suficiente los argumentos invocados por el operador. Es necesario reiterar que la Ley N° 165 establece el orden de graduación de las sanciones existentes en el marco jurídico regulatorio y no impone su aplicación para casos determinados; por otra parte, la sanción establecida responde a la tipificación de la infracción prevista en el artículo 37 de las Normas aprobadas por el Decreto Supremo N° 24718, por lo que es la norma aplicable al caso.

9. Con relación a lo afirmado en sentido que respecto al acuerdo de código compartido, se aclara a la Autoridad que ambos operadores establecieron sus tarifas en base a la normativa vigente, de acuerdo a las características de sus operaciones, aeronaves, costos, y que AMASZONAS S.A., demostró las tarifas para la aeronave SWM Fairchild Metro en reiteradas oportunidades y dio a conocer los datos relacionados a la operación de las aeronaves Bombardier CRJ 200, que posterior a su análisis generó por parte de la ATT tarifas de referencia mayores a los Bs.-650, en el caso del tramo La Paz/Rurrenabaque; es menester reiterar que es correcto lo señalado por el ente regulador en la Resolución impugnada a que en cuanto a la supuesta influencia que habría tenido el Acuerdo de Código Compartido en la determinación de tarifas; ninguna disposición interna ni acuerdo entre operadores puede definir tarifas superiores a los límites establecidos en la norma. No es coherente que el recurrente alegue que algunas de las tarifas observadas fueron "prácticamente" determinadas por Aerocon, ya que cada operador es responsable de cumplir las





normas; no corresponde analizar la responsabilidad en que otro operador pudiera haber incurrido.

10. En cuanto al argumento del operador *que los operadores que prestan el servicio con aeronaves de 20 o menos asientos tienen libertad de fijación de tarifas*; cabe reiterar que la Resolución Administrativa Regulatoria TR 212/2010 de 20 de abril de 2010, aprobó la Tarifa Máxima de Referencia a ser aplicada por el operador, para la ruta La Paz - Rurrenabaque en Bs650.- comprobándose que la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes determinó correctamente que el operador efectuó cobros superiores a la citada Tarifa Máxima de Referencia.

11. En relación a que *la Resolución Administrativa TR 0060/2009 establece en su "Artículo 3 Vigencia.- El presente reglamento tiene vigencia a partir del 1° de noviembre 2009 hasta el 30 de octubre de 2013", por tanto, el reglamento establecido no se encontraba vigente el momento de la emisión de pasajes en los tramos Santa Cruz/Sucre y viceversa*; corresponde señalar que la Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0144/2005 de 12 de septiembre de 2005 aprobó las Tarifas Máximas de Referencia (TMR) para el servicio público de transporte aéreo doméstico regular de pasajeros. A través de la Resolución Administrativa TR 0051/2009 se aprobó el Reglamento Metodológico para la Regulación Tarifaria del Servicio del Transporte Aéreo Doméstico y mediante Resolución Administrativa TR 0060/2009 se aprobó el Reglamento de Regulación Tarifaria del Servicio de Transporte Aéreo Doméstico Regular de Pasajeros durante el periodo tarifario noviembre/2009-Octubre/2013, cuyo artículo 14 establecía la banda de precios para las rutas consolidadas, dejando sin efecto la Resolución Administrativa 0144/2005 de 12 de septiembre de 2005, emitida por la ex-Superintendencia de Transportes. No obstante, ante los recursos de revocatoria interpuestos contra la Resolución Administrativa TR 0060/2009, la ATT mediante Auto TR - 0223/2009 de 20 de octubre de 2009 admitió el recurso de revocatoria interpuesto por el operador aéreo Aerosur y suspendió la citada Resolución, únicamente en cuanto a lo dispuesto por el artículo 14 y dispuso mantener en vigencia las tarifas máximas aprobadas mediante RA 144/05. Las tarifas aprobadas por la Resolución Administrativa TR 0060/2009 se encuentran vigentes y aplicables con excepción de las fijadas en el artículo 14; en tanto que para las rutas consolidadas se mantienen en vigencia las tarifas aprobadas mediante Resolución Administrativa R.A. SC-STR-DS-RA-0144/2005; desvirtuándose el argumento expresado por el recurrente.

12. Con relación a que *AMASZONAS S.A. no tiene la obligación de presentar los respaldos de vuelos cancelados por Aerocon, siendo que esa empresa fue la responsable de presentar la información a la ATT, mediante los Factores de Puntualidad y Cancelación. AMASZONAS S.A. debió priorizar la protección de sus pasajeros para mantener la continuidad del servicio ofertado en aplicación de lo establecido en la Ley N° 165 y el Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 0285*; cabe reiterar que no resulta atendible que el recurrente pretenda deslindar su responsabilidad con el argumento expuesto, ya que cada operador es responsable de cumplir las normas y no correspondía que el ente regulador analice la responsabilidad en que otro operador pudiera haber incurrido. Respecto a la supuesta priorización efectuada por el operador; corresponde señalar que la protección de los pasajeros y el mantener la continuidad del servicio son obligaciones determinadas normativamente y resultan ineludibles para cualquier operador; sin que tal argumento disminuya o restrinja la obligación de AMASZONAS S.A. de cumplir la regulación tarifaria establecida y vigente.

13. En cuanto a que *AMASZONAS S.A. nunca operó con la Aeronave SWM Fairchild Metro 23 a Sucre. La evaluación de la ATT no se basa en los itinerarios aprobados por la DGAC, siendo que AMASZONAS S.A., muestra que en el itinerario presentado en base al acuerdo comercial menciona que el operador de las Aeronaves SWM metro III Fairchild es Aerocon, toda vez que AMASZONAS S.A., no operó este tipo de aeronave ya que "nuestra aeronave era la CP-2459, tipo Metro 23*; corresponde en primer término señalar la contradicción que expresa el recurrente al argumentar que en "ningún momento operó con la Aeronave SWM Fairchild Metro 23" y luego expresar que "nuestra aeronave era la CP-2459, tipo metro 23"; más allá de tal contradicción cabe precisar que el modelo Metro 23 es una actualización del Modelo Metro III, y ello únicamente demuestra una posible falta de precisión del ente regulador; que al igual a cuando menciona la aeronave CRJ-200 obviamente se refiere a las aeronaves Bombardier CL-600-2B19 que utiliza el operador; sin que ello afecte al fondo de su análisis y determinación.

14. Con referencia a que *"la evaluación generada por la ATT carece un total desconocimiento a la*





lectura de itinerarios aprobados por la DGAC, basándose simplemente en verificar que los números de vuelos y no así del operador del vuelo lo que está claramente registrado. En las gestiones 2013 y 2014, AMASZONAS S.A. operó con una aeronave SWM Metro 23, sólo para la ruta La Paz/Rurrenabaque y retorno, por mantenimiento de la pista de Rurrenabaque” (sic); es necesario reiterar lo señalado que el análisis efectuado por el ente regulador; que más allá de ciertas imprecisiones técnicas resulta correcto en cuanto al fondo del objeto del proceso; es decir, el cumplimiento o no de la regulación tarifaria aplicable.

15. En cuanto a que se solicitó se abra un término probatorio, solicitud que no fue atendida, vulnerando el Derecho a la Defensa; corresponde señalar que el artículo 78 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, establece que el Superintendente, actualmente el Director Ejecutivo, contestado el traslado, o vencido el plazo para hacerlo, podrá disponer la apertura de un término de prueba (...); es decir que la decisión de abrir un término de prueba es una disposición facultativa que el ente regulador puede o no efectuar, en la medida que requiera mayores elementos de convicción o no. Adicionalmente; debe recordarse que en mérito a lo establecido en el párrafo II del artículo 27 del referido Reglamento, el recurrente estaba en libertad de aportar toda prueba que considerase pertinente para desvirtuar los cargos formulados en su contra en cualquier instancia del proceso. Estando comprobado que el proceso de investigación se enmarcó en lo establecido en la normativa vigente, al igual que la fase recursiva posterior, no existe fundamentación suficiente que respalde lo afirmado por el recurrente en relación a alguna afectación al derecho a la defensa y/o a la garantía del debido proceso.

16. Es necesario reiterar que la imposición de una sanción responde a la comisión de una infracción tipificada en la normativa aplicable y determinada en tiempo y espacio; es decir, que por más que el operador haya adecuado todas sus tarifas a los límites establecidos por norma de forma posterior al periodo que comprende la fiscalización, ello no tiene efectos sobre hechos pasados que conllevaron la infracción al ordenamiento regulatorio y deben sancionarse; obrar de otro modo afectaría al principio de legalidad y congruencia de los actos administrativos. Adicionalmente, debe señalarse que la Resolución impugnada respondió en forma detallada a cada argumento planteado por el operador fundamentando su valoración. Sobre el argumento relativo a la propiedad de ciertos vuelos y aeronaves se explicó que de lo manifestado por el operador, no presentó documentación de respaldo de aquellos vuelos cancelados por Aerocon, conforme al Acuerdo de Código Compartido. La ATT cumplió con su deber de investigación y búsqueda de la verdad material.

17. En consideración a lo expuesto, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y del 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 – AMASZONAS S.A. en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017 de 3 de julio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, confirmarla totalmente.

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 – AMASZONAS S.A., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 60/2017 de 3 de julio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, confirmarla totalmente.

Comuníquese, regístrese y archívese.

Milton Carlos Hinojosa
MINISTRO
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda