



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°

207

La Paz, 29 JUL. 2021

VISTOS: El recurso jerárquico interpuesto por Julio Quintanilla Quiroga en representación de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 10/2021, de 02 de marzo de 2021, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT.

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

1. El 25 de julio de 2018, Marcelo Hugo Castro Inchausti (RECLAMANTE), a nombre de: su persona y de Fernando José Castro Inchausti, Gladys Inchausti de Castro, Romina Segurondo Loza, José Ignacio Castro Segurondo y María José Castro Montalvo (USUARIOS) presentaron su reclamación directa en oficinas de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) manifestando lo siguiente: "(...) nos dirigimos a su Autoridad a fin de realizar un airado reclamo y solicitar al mismo tiempo que interponga su buenos oficios para que se investigue un atropello que sufrimos por parte de la empresa aérea LATAM en fecha 14 de julio de 2018 cuando nos disponíamos a realizar un viaje familiar a Cartagena de Indias Colombia vía Lima -Bogotá (...). El 14-7/18 Aeropuerto internacional del El Alto vuelo LA 2401 de LATAM con destino al aeropuerto J. Chávez de Lima Perú; el vuelo salió en horario y llegamos a Lima sin retraso a horas 5:35 am, y como es natural lo primero que hicimos fue ir a ver el monitor y observar a qué hora y en que puerta debíamos esperar para abordar el siguiente vuelo de conexión con destino al aeropuerto de El Dorado; el monitor indicaba hora de partida del vuelo LA 2392 con destino al Aeropuerto El Dorado de Bogotá Colombia a horas 8:25 am por la puerta N° 26; estuvimos esperando y controlando el monitor y a las 8:10 hacen una llamada por el alta voz diciendo que el mencionado vuelo cambió de puerta de embarque a la 31, cuando acudimos a la mencionada puerta de embarque un operador de la empresa LATAM nos dijo que el avión había partido hace 10 minutos, que habíamos perdido el vuelo, que no podía hacer nada y que debíamos salir del aeropuerto y volver a entregar para reprogramar el vuelo siendo totalmente inhumano, al ver que estábamos con dos niños y nuestra madre una persona de la tercera edad. (...), después de casi una hora de espera acudimos a un mostrador de LATAM donde nos dijeron que debíamos volver a comprar los pasajes, o bien quedarnos en Lima y regresar al día siguiente para adquirirlos, es así que tuvimos que juntar el efectivo que teníamos para poder comprar dichos boletos aéreos y de esa manera poder abordar a las 13:35 un vuelo directo a Cartagena de Indias. Lo que nos llama de sobre manera la atención es que en todos los vuelos que partían llamaban a la gente que por algún motivo se retrasaba para ingresar al avión incluso hasta más de tres veces, a nosotros nunca nos llamaron; también es muy extraño que nuestro equipaje "perdió el vuelo" hecho muy llamativo pues tengo entendido que inclusive antes de abordar el avión acomodan el equipaje, la pregunta es cómo se quedaron nuestras maletas en Lima y también nosotros. Otro punto es el cambio de asientos que sufrimos en el avión que supuestamente perdimos, teniendo en cuenta que nosotros hicimos la reserva de los mismos, días antes del viaje y que solamente en este tramo se observó este cambio pues al retorno se mantuvieron como lo hicimos en la reserva. El costo de los pasajes que adquirimos en el mostrador de LATAM en Lima fue de 1953,60 dólares americanos los mismos que solicitamos sean reembolsados porque nos parece una total irresponsabilidad por cuanto tenemos alta sospecha de que hicieron una sobre venta de pasajes hecho que condicionó que no podamos abordar el avión que nos tenía que llevar al aeropuerto de El Dorado en Bogotá (LA 2392). (...) y en espera de que se haga justicia con la devolución del dinero que gastamos en LATAM y además se siente un precedente para que estos hechos no vuelvan a suceder nos despedimos (...)"

2. El 07 de agosto de 2018 el OPERADOR resolvió la reclamación directa interpuesta por los USUARIOS declarándola improcedente conforme a los siguientes argumentos: "(...) Al presentarse tarde en su puerta de embarque, nuestro personal le informó que habiendo perdido el vuelo, lo que correspondía era verificar si su tarifa permitía cambios o



revalidaciones para que no se pierda el boleto en su totalidad, respondiendo al numeral 2.8 de nuestro Contrato de Transporte Aéreo de Pasajeros y Equipaje (...). Con relación a su maleta, cumplimos con recordarle que por regulaciones internacionales de seguridad, avaladas por reglamentaciones nacionales, una maleta no puede ser embarcada en un avión sin su dueño. Por lo cual, tras no encontrarlo dentro del avión, se procedió a retirar sus maletas del vuelo, cumpliendo así con lo establecido en el numeral 108.433 de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 108, Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil -Explotador de Aeronaves (...). Ponemos además en su conocimiento que el vuelo LA2392 de 14 de julio de 2018 partió con 131 pasajeros embarcados, teniendo el avión una capacidad de 168 asientos; esto es con 37 espacios libres, por lo cual el mismo no sólo no fue sobrevendido, sino que el resto de los pasajeros sí alcanzaron a ingresar de manera regular al mismo. Siendo todo lo referente al sistema de comunicación informativa, como los monitores informativos de vuelos y puertas, responsabilidad del Administrador del Aeropuerto, en este caso Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) y considerando que en el Aeropuerto Jorge Chávez se hace un anuncio advirtiendo que los pasajeros deben estar atentos a las pantallas de información ya que no se hacen anuncios, nuestra aerolínea cumple con publicar los cambios de puertas en las mismas, dado el caso, según estipula el artículo 77, inciso c) del Decreto Supremos 285 Reglamentos de Protección de los Derechos del Usuario de los Servicios Aéreo y Aeroportuario. Cabe destacar que el objetivo de nuestra compañía es que los pasajeros terminen su viaje a entera conformidad y no se manifieste problema algún que pueda empañar la calidad en el servicio que nos caracteriza para con cada uno de nuestros usuarios. Por esta razón y confiando en que usted comprenderá que, tal circunstancia está muy por fuera de nuestros cánones regulares en el Servicio al Cliente, es que, por éste medio le ofrecemos nuestras más sinceras disculpas por lo acontecido. Por lo antes expuesto, declaramos improcedente su reclamación, en lo que respecta a la atención de su caso en el Aeropuerto El Alto"

3. En fecha 23 de agosto de 2018, el RECLAMANTE y los USUARIOS al no estar de acuerdo con la respuesta a su reclamación directa presentaron su reclamación administrativa ante la ATT expresando lo siguiente: "(...) 1. La empresa no comunicó oportunamente el cambio de puerta de abordaje, pues ellos argumentan que nos retrasamos y eso era imposible, pues era un vuelo de conexión y nosotros no salimos de la sala de pre embarque en ningún momento. 2. Tampoco nos llamaron como vimos que hacía la misma empresa con los pasajeros de otros vuelos que no abordaban a tiempo, los mismos eran convocados con sus nombres y apellidos una y otra vez, lo que no ocurrió con nosotros. 3. El personal jamás nos brindó información acerca del numeral 2.8 de Contrato de Transporte Aéreo de pasajeros, más al contrario simplemente nos indicaron que perdimos el vuelo y que debíamos salir del Aeropuerto e ingresar al Perú a través de Inmigración, lo lamentable fue que no tuvieron ningún tipo de consideración y no nos brindaron orientación alguna, a sabiendas que nos encontrábamos en otro país, con dos niños y nuestra señora madre que es una persona de la tercera edad (...)", asimismo, reitera la cronología de los hechos suscitados el 14 de julio de 2018.

4. Mediante Auto ATT-DJ-A-ODE-TR LP 35/2019 de 26 de febrero de 2019, la ATT formuló cargos en contra del OPERADOR, por la presunta comisión de la infracción prevista en inciso c) infracción de tercer grado del párrafo III del artículo 71 del Reglamento Regulatorio de Transporte Aéreo, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 30 de 30 de enero de 2017 (REGLAMENTO AÉREO), al haber presuntamente vulnerado el artículo 35 del citado Reglamento y lo establecido en el inciso f) del artículo 114 de la Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte, al no haber supuestamente proporcionado a los USUARIOS información confiable, completa, continua y comprensible, durante la ejecución de la prestación del servicio de transporte en la ruta Lima -Bogotá el 14 de julio de 2018.

5. Contestada la formulación de cargos, mediante Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 205/2020, de 30 de octubre de 2020, la ATT declaró FUNDADA la reclamación administrativa presentada por MARCELO HUGO CASTRO INCHAUSTI (RECLAMANTE) a nombre de FERNANDO JOSÉ CASTRO INCHAUSTI, GLADYS



INCHAUSTY DE CASTRO, ROMINA SEGURONDO LOZA, JOSÉ IGNACIO CASTRO SEGURONDO Y MARÍA JOSÉ CASTRO MONTALVO contra LATAM AIRLINES GROUP S.A. en virtud al INFORME TÉCNICO, al no haber desvirtuado el OPERADOR la comisión de la infracción prevista en inciso c) infracción de tercer grado del parágrafo III del artículo 71 del REGLAMENTO AÉREO, al haber vulnerado el artículo 35 del citado Reglamento y lo establecido en el inciso f) del artículo 114 de la LGTr, al no haber proporcionado a los USUARIOS información confiable, completa, continua y comprensible, durante la ejecución de la prestación del servicio de transporte en la ruta Lima -Bogotá el 14 de julio de 2018, toda vez que no presentó los elementos probatorios necesarios y pertinentes para desvirtuar el cargo formulado. SEGUNDO.- APERCIBIR a LATAM AIRLINES GROUP S.A. en aplicación del parágrafo I del artículo 73 de la RM 30/2017, a brindar a los usuarios información sobre las condiciones del servicio de transporte aéreo. TERCERO .- INSTRUIR a LATAM AIRLINES GROUP S.A. asumir las acciones inherentes en cuanto a la información que debe ser proporcionada a los usuarios, debiendo cumplir a cabalidad lo previsto en el inciso f) del artículo 114 de la LGTr.

6. Por memorial de fecha 23 de noviembre de 2020, LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), presentó recurso de revocatoria en contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 205/2020, de 30 de octubre de 2020.

7. Mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 10/2021, de 02 de marzo de 2021, la ATT rechazó el recurso de revocatoria presentado por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), en contra de la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR LP 205/2020, de 30 de octubre de 2020, ratificándola en conformidad a lo previsto por el inciso c) del parágrafo II del artículo 89 del REGLAMENTO, bajo los siguientes argumentos:

i) "En lo que respecta al agravio plasmado en el numeral 1 de la parte considerativa segunda de la presente Resolución en la que el RECURRENTE indica que no fue valorada a momento de emitir la RAR ODE 205/2020 la explicación realizada respecto a que el AUTO 35/2020 debía ser remitido a LAN PERU S.A., el cual era el operador de la ruta relacionada con la reclamación administrativa, y que dicho aspecto fue ampliamente expuesto en su memorial de 12 de julio de 2019 en respuesta al AUTO 199/2019, es pertinente señalar que dicho argumento se torna en contradictorio en relación a lo expuesto por el RECURRENTE en el numeral 2 de su recurso de revocatoria en la que transcribe partes de la resolución impugnada, en la que se observa precisamente lo señalado por el RECURRENTE en su memorial de 12 de julio de 2019, así como el análisis realizado a dichos argumentos, ahora bien el hecho de que el análisis de este Ente Regulador no haya cumplido con las expectativas del RECURRENTE no significa que no se haya valorado lo señalado por el mismo, máxime si es el propio RECURRENTE quien transcribe a detalle sus argumentos y las respuestas brindadas por este Ente Regulador en la RAR ODE 205/2020, en dicho contexto, el argumento de que no se valoró sus explicaciones realizadas por el mismo no cuentan con sustento legal ni factico que demuestre dicho extremo observándose en la RAR ODE 205/2020 lo siguiente: En relación a que hace notar que la ruta La Paz, Lima Bogotá vuelo 2401 iniciada por los USUARIOS en el Aeropuerto Internacional El Alto con destino a la ciudad de Lima, Perú y luego debían abordar el vuelo LA 2392 de la ciudad de Lima fue operado por LATAM PERU S.A. y no así por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), es pertinente indicar que de la revisión de la RAR ODE 205/2020 se observa que esta Autoridad en busca de la verdad material requirió a través del AUTO 199/2019 información adicional al RECURRENTE en relación a que informe y respalde las razones por las cuales emitió pasajes a favor de RECLAMANTE para la ruta La Paz, Lima, Bogotá, no obstante que la misma sería operada por LAN PERU S.A. conforme refirió en su memorial de 12 de marzo de 2019, sin embargo, el RECURRENTE en ninguna instancia del proceso ha demostrado con pruebas fehacientes que fue LAN PERU S.A. el que operó dicha ruta, únicamente se limitó a establecer que en el rubro de transporte aéreo es muy frecuente que aerolíneas vendan pasajes o tramos de otros operadores, y que por ello las compañías aéreas tienen convenios para dicho cometido, indicando además que en este caso, LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) y LAN PERU S.A. tendrían un convenio que les permite emitir pasajes la una por la otra, no obstante tal y como indica el INFORME TÉCNICO 1 no presentó prueba que demuestre que LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) tenga alguna autorización de LAN PERU S.A. para la venta de pasajes, acuerdos de código compartido o acuerdo interlineal entre aerolíneas; ahora bien, indica además que en los pasajes de los USUARIOS se señaló claramente que el operador del vuelo era LAN PERU S.A. plasmando como prueba de dicha aseveración la imagen del pasaje emitido a los USUARIOS, empero, en dicho documento tal y como se señaló en la RAR ODE 205/2020, en la



columna de N° de vuelo se consignó tanto para el vuelo LA 2401, como para el vuelo LA 2392 "operado por Latam Airlines Perú", sin embargo, dicha asignación no demuestra de manera clara cuál de los operadores habría realizado el vuelo, entendiéndose que los nombres de los operadores responden a LATAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) y no así "Latam Airlines Perú", si bien el RECURRENTE presentó una nota emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil al Gerente de LAN PERU S.A. que daría cuenta que se le autoriza para la operación de los vuelos LP-2400, 2401, 2406 y 2407, no da cuenta de la operación de los vuelos LA 2392 vuelo en el que se suscitó el incidente, en ese contexto, no quedó demostrado por el RECURRENTE que fue LAN PERU S.A. quien operó el tramo Lima, Bogotá. En lo que respecta a que LATAN PERU S.A. es un operador distinto a LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) y la ATT está absolutamente consciente de ello, pues les ha otorgado dos certificados de operador aéreo distintos, por lo que cualquier requerimiento de información/presentación de descargos con relación a la ruta mencionada debía ser solicitada a dicho operador, en cumplimiento al principio de sometimiento pleno a la LEY 2341 y que la ATT reconoce que LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) y LATAN PERU S.A. son operadores distintos; debe señalarse que tal y como se indicó en el INFORME TÉCNICO y en la RAR ODE 205/2020 esta Autoridad está consiente de que LATAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) y LAN PERU S.A. son dos operadores distintos y que cada uno tiene su propia autorización, lo que ocurrió en el caso de análisis, como se dijo precedentemente es que el RECURRENTE nunca probó que LAN PERU S.A. fue quien operó el vuelo LA 2392 el 14 de julio de 2018 vuelo en el que se suscitaron los inconvenientes de los USUARIOS. El RECURRENTE señaló que en cumplimiento al REGLAMENTO APROBADO POR RAR 133/2009 dirigió la reclamación directa a LATAN PERU S.A., tal y como consta en el RIPAT, y fue LATAN PERU S.A. quien rechazó la reclamación directa, al plantearse la reclamación administrativa, debería ser la ATT quien dirija dicha reclamación al operador correspondiente, como lo solicitó LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), cabe indicar que conforme concluye el INFORME TÉCNICO 1 si bien es evidente que LATAN PERU S.A. respondió a la reclamación directa presentada por los USUARIOS, no es menos cierto que como se dijo en el análisis realizado previamente, no se cuenta con constancia de que el vuelo 2392 de 14 de julio de 2018 haya sido operado por LAN PERU S.A., si no como se plasmó en la RAR ODE 205/2020 en base a lo analizado en el INFORME TÉCNICO de lo que si se tiene constancia es que se identificó que los pasajes de los USUARIOS fueron emitidos por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), toda vez que la información de los pasajes (Contrato de Transporte), tienen información impositiva como el Número de Identificación Tributaria que aclara que el titular es el RECURRENTE, así mismo el código IATA identifica a la Aerolínea LATAM GROUP AIRLINES pudiendo precisar que los primeros tres dígitos de los tickets utilizan el 045, código que identifica al OPERADOR (reporte IATA) número que le otorga la Internacional Air Transport Association (IATA) para efectos de identificación y operaciones contables para acuerdos interlineales entre aerolíneas, asimismo, el Número de Identificación Tributaria es el 1006985022 el cual fue verificado en la página web de Impuestos Nacionales de Bolivia, en dicho contexto, al no haber presentado el RECURRENTE constancia de que fue LATAN PERU S.A. quien operó el vuelo LA 2392, esta Autoridad no contaba con los elementos suficientes que le lleven a dirigir la reclamación administrativa a LATAN PERU S.A., más al contrario contó con elementos suficientes que le lleven a afirmar que es el RECURRENTE quien emitió los pasajes y emitió toda la información respectiva al vuelo 2392 a los USUARIOS. No obstante de lo señalado, conforme se estableció en el INFORME TÉCNICO 1 el artículo 137 de la Ley N° 2902, de 29 de octubre de 2004, Aeronáutica Civil de la República de Bolivia (LEY 2902) si el transporte aéreo fuese contratado por un transportador y efectuado por otro, existe responsabilidad de ambos transportadores frente al usuario que contrató el transporte, pudiendo el usuario demandar tanto al transportador con quien contrató los servicios, así como al que ejecutó el transporte y ambos deben responder solidariamente por los daños ocasionados, sin perjuicio de las acciones que puedan interponerse entre ellos; en dicho contexto este artículo permite a los USUARIOS poder realizar el reclamo ante LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) o a LATAN PERU S.A. en el caso que hubiera demostrado el RECURRENTE que el mismo ejecutó el servicio. Por otra parte, en relación al caso en concreto, el tramo relativo a los vuelos LA 2401 y LA 2392 fue operado por LATAN PERU S.A., y no así por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), quien únicamente emitió el boleto, sin embargo el contrato de transporte fue efectuado entre los USUARIOS y LAN PERU S.A. de otro modo no hubiera estado claramente establecido que la ruta era operada por LATAN PERU S.A., debiendo esta última ser quien comparezca ante la ATT para responder por los presuntos hechos atribuidos. Cabe reiterar lo señalado en párrafos precedentemente, en razón de que en ningún momento del proceso el RECURRENTE logró demostrar que fue LATAN PERU S.A. quien operó el vuelo LA 2392 que fue en el que se suscitaron los inconvenientes de los USUARIOS, más al contrario del análisis técnico realizado por esta Autoridad plasmados en el INFORME TÉCNICO 1 se llegó a la conclusión de que el contrato de transporte fue entre el RECURRENTE y los USUARIOS, en ese entendido, en el marco de las definiciones establecidas en el artículo 7 de la LEY 165 y el artículo 2 del REGLAMENTO



APROBADO POR EL DS 285 en el caso en concreto se tiene que el RECURRENTE es el único del cual se tiene constancia de que contractualmente tenía la responsabilidad por el transporte aéreo pues el mismo quien emitió el contrato de transporte. Ahora bien, el RECURRENTE transcribió el artículo 17 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 285 el cual establece que un billete de pasaje será válido para un transportador distinto de aquel que lo emitió, siempre que los acuerdos interlineales, la forma de pago y las regulaciones tarifarias lo autoricen, sin embargo, como ya se dijo en el presente caso el RECURRENTE en ninguna instancia del proceso administrativo presentó algún acuerdo interlineal."

ii) "En relación a que sin perjuicio de que el artículo 67 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172 establece textualmente que "las controversias entre empresas o entidades reguladas sujetarán al procedimiento establecidos en este capítulo" el razonamiento de la ATT para declarar probada la reclamación administrativa contra el RECURRENTE es que no remitió elementos probatorios, que como indica demostró, correspondía a LATAN PERU S.A. proporcionarlos, en otras palabras, la ATT habría hecho caso omiso a la controversia preliminar que se suscitó producto de la errónea formulación de cargos por parte de la ATT en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), el determinar que es el operador responsable, para que éste asuma defensa, pues mal podría LATAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) responder por un caso que no le es atribuible, toda vez que no era el operador responsable del traslado de los USUARIOS, al respecto es menester aclarar al RECURRENTE que el análisis del caso de autos no surge en el marco de un planteamiento de controversia entre operadores si no surge a raíz de la presentación de una reclamación directa y una reclamación administrativa desplegadas por el RECLAMANTE en nombre de los USUARIOS, es decir, no se planteó ninguna controversia entre operadores, por ende el caso de autos no guarda ninguna relación con el procedimiento dispuesto en el capítulo II del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172 de nomen iuris "CONTROVERSIAS ENTRE OPERADORES", ahora bien debe indicarse al RECURRENTE que la controversia entre empresas o entidades reguladas se sujetan al procedimiento establecido en el capítulo II del citado reglamento, en el cual es necesario que la empresa o entidad presente su reclamación a la Superintendencia competente en forma escrita y fundamentada, acompañando la prueba de que intentase valerse y ofreciendo la restante, aspecto que no sucedió en el caso de autos, más al contrario únicamente el ahora RECURRENTE presentó descargos a los cargos formulados en su contra, figura totalmente distinta a una reclamación por controversia, en dicho contexto la aseveración del RECURRENTE de que la ATT habría hecho caso omiso a la controversia preliminar que se suscitó producto de la errónea formulación de cargos por parte de la ATT en contra de LATAM AIRLINESGROUP S.A. (BOLIVIA) escapa totalmente del tratamiento de dicho aspecto como una reclamación por controversia, máxime si el RECURRENTE jamás manifestó tener una controversia con LATAN PERU S.A. En lo que concierne a que no debía determinarse que el RECURRENTE es el operador responsable, para que éste asuma defensa, pues mal podría LATAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) responder por un caso que no le es atribuible, toda vez que no era el operador responsable del traslado de los USUARIOS. Es pertinente nuevamente traer a colación lo dispuesto en el artículo 137 de la Ley 2902 en el sentido de que si el transporte aéreo fuese contratado por un transportador y efectuado por otro, existe responsabilidad de ambos transportadores frente al usuario que contrató el transporte, pudiendo el usuario demandar tanto al transportador con quien contrató los servicios, como al que ejecutó el transporte y ambos deben responder solidariamente por los daños ocasionados, sin perjuicio de las acciones que puedan interponerse entre ellos. Este artículo determina claramente que la responsabilidad es solidaria tanto del que emite el pasaje como el que lo ejecuta, esto en caso de que el RECURRENTE habría demostrado que fue LATAN PERU S.A. fue quien ejecutó el servicio, sin embargo, como se dijo en la RAR ODE 205/2020 el RECURRENTE en el marco de lo dispuesto en el artículo 63 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172 tiene la obligación de la carga de la prueba, no obstante de ello, no logró demostrar que la ejecución del servicio a los USUARIOS respecto al vuelo LA 2392 fue realizado por LAN PERU S.A."

iii) "El RECURRENTE sostuvo que la ATT resolvió la RAR ODE 205/2020 en completa inobservancia de los principios de sometimiento pleno a la Ley y verdad material recogidos por los incisos c) y d) del artículo 4 de la LEY 2341, en ese sentido manifiesta que la citada resolución impugnada se subsume en la definición de "resolución arbitraria" que brinda la SC 2221/2012 que además es citada configurándose en un b.1) "decisión sin motivación" según lo dispuesto en la SC 2221/2012, subsidiariamente en una "b.2) motivación arbitraria" o "b.3) motivación insuficiente", al respecto es importante hacer notar al RECURRENTE que el mismo únicamente enuncia que con la emisión de la RAR ODE 205/2020 se estaría ante la falta de observación de los principios plasmados en los incisos c) y d) de la LEY 2341 y ante una resolución arbitraria enmarcada en las definiciones b.1) decisión sin motivación o subsidiariamente en el b.2) o b.3) plasmadas en la SC 2221/2012, empero el RECURRENTE en ninguna parte del punto 2.3 de su memorial de



interposición de recurso de revocatoria hizo mención alguna al porque considera que la RAR ODE 205/2020 no habría sido debidamente fundamentada ni motivada, impidiendo de esta forma a esta Autoridad Regulatoria poder emitir algún pronunciamiento al respecto, no obstante de lo señalado, es pertinente indicar que la RAR ODE 205/2020 se encuentra debidamente motivada y fundamentada, en el entendido de que se analizaron todos y cada uno de los puntos planteados por el RECURRENTE en sus memoriales de descargo, asimismo, se plasmaron de forma pormenorizada los argumentos que le sirvieron de fundamento para determinar que no se tiene prueba que demuestre que fue LATAN PERU S.A. quien ejecutó el servicio contratado por los USUARIOS y que en todo caso fue el RECURRENTE quien figuró como emisor de los pasajes, además cabe indicar en el marco del artículo 137 de la LEY 2902 que aun en el entendido de que se habría demostrado que LAN PERU S.A. fue quien ejecutó el servicio, la responsabilidad era de ambos operadores, es decir, tanto del operador del cual se contrató el servicio, como del que lo ejecutó."

iv) "De las pruebas aportadas por el RECURRENTE en el memorial de 19 de enero de 2021 debe destacarse que los contratiempos sufridos por los USUARIOS fueron plasmados respecto al vuelo LA 2392 y no así en el vuelo 2401, por lo que en el entendido de que la nota no hace referencia a dicho vuelo, la misma no muestra fehacientemente que el vuelo LA 2392 fue operado por LATAN PERU S.A. o desvirtúa la comisión de la infracción formulada en contra del operador."

v) "En relación a la Copia simple de la Matrícula de Comercio de LATAM GROUP N° 12929, vigente al 28 de agosto de 2020, esta información puede ser corroborada en el link: <https://www.fundempresa.org.bo/check.php?tipoConsulta=SLEmpresas&random=0.5718739419788351>. y la copia simple de la Matrícula de Comercio LATAM PERU N° 122743, vigente al 28 de agosto de 2020, misma que puede ser corroborada en el link: <https://www.fundempresa.org.bo/check.php?tipoConsulta=SLEmpresas&random=0.5718739419788351>, se observa que las mismas muestran evidentemente que LAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) se encuentran registradas comercialmente en Fundempresa con distinta matrícula, sin embargo dicho aspecto no hace al fondo de lo analizado en la presente en consideración a que en el marco de lo planteado por el RECURRENTE es quien prestó el servicio de transporte y no así su constitución ante Fundempresa, más aun considerando que como se dijo en la propia RAR ODE 205/2020 esta Autoridad nunca desconoció que LAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) se constituyen en dos operadores independientes uno del otro.

En lo que respecta a la copia simple de la Escritura Pública N° 0489/2019, de modificación de denominación de una sucursal de sociedad extranjera de "LAN PERU S.A. (SUCURSAL BOLIVIA)" a "LATAM AIRLINES PERU S.A. (SUCURSAL BOLIVIA)". Protocolizado por ante Notaria de Fe Pública N° 5 del Distrito Judicial de La Paz, a cargo de la Dra. Mariana Iby Avendaño Farfán de 11 de septiembre de 2019, y copia simple del certificado de inscripción ante el registro de comercio, muestra la modificación de denominación del LAN PERU S.A. en fecha posterior a los hechos suscitados por los USUARIOS en la ruta La Paz, Lima, Bogotá más propiamente en el vuelo LA 2392, por lo que no corresponde emitir mayor criterio respecto a la misma, pues no obstante de no hacer al fondo de lo analizado en la resolución impugnada, dicha escritura pública fue emitida de manera posterior a los hechos acaecidos el 14 de julio de 2018, es así que en la presente resolución se consignó al actualmente LATAN AIRLINES PERU S.A. (Sucursal Bolivia) como LAN PERU S.A. pues ese era su nombre comercial en el momento en que se emitieron los pasajes. En atención a la copia simple de la Resolución Administrativa N° 574 emitida por la DGAC, el 05 de octubre de 2016, que resuelve otorgar permiso de operación a LAN PERU S.A. la misma evidentemente muestra que la Dirección de Aeronáutica Civil otorgó permiso de operación a LAN PERU S.A., sin embargo, dicha autorización no hace al fondo de lo analizado en el presente caso, pues a lo largo del presente proceso administrativo no se cuestionó el permiso de LAN PERU S.A. para operar, lo mismo ocurre con la copia simple de la Resolución Administrativa N° 626 de 13 de diciembre de 2019, que evidentemente muestra que la Dirección de Aeronáutica Civil resolvió otorgar permiso de operación a LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), sin embargo tampoco se observó en el presente proceso administrativo si LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) contaba o no con permiso otorgado por la DGAC."

vi) "El RECURRENTE luego de transcribir tanto el argumento a) del memorial presentado por el RECURRENTE el 12 de marzo de 2019 y la respuesta de la ATT al mismo, indica que queda demostrado que LATAN PERU S.A. y LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) son operadores distintos, y que la ATT ya ha reconocido este hecho en el pasado, por lo que la ATT debe emitir el requerimiento de información contenido en el AUTO 35/2019 al operador correspondiente de la ruta relacionada con la reclamación administrativa de los USUARIOS, al respecto y en atención además al petitorio de que 3.3 inserto en el memorial de interposición de recurso de revocatoria en el que el RECURRENTE solicitó que se remita el requerimiento de información contenida en el



AUTO 35/2019 al operador correspondiente de la ruta relacionada con la reclamación administrativa de los USUARIOS, como ya se dijo superabundantemente, en ningún momento demostró el RECURRENTE que fue LAN PERU S.A. quien ejecutó la prestación de los servicios a los USUARIOS, por ende no corresponde que el AUTO 35/2019 sea remitido a dicho operador, máxime si ya se emitió la RAR ODE 205/2020, la cual determinó la comisión de la infracción por parte del RECURRENTE.”

8. El 22 de marzo de 2021, Julio Quintanilla Quiroga en representación de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 10/2021, bajo los siguientes argumentos:

i) “2.2. SOBRE LA ERRÓNEA INTERPRETACIÓN DE LA ATT QUE LATAM AIRLINES ERA EL OPERADOR DE LOS VUELOS CON LA RUTA LA PAZ-LIMABOGOTÁ

Para iniciar el proceso administrativo sancionador, la ATT debe verificar la identidad del sujeto susceptible a comparecer (operador).

Como bien señaló la ATT en la RR 10/21¹, no existe discrepancia en que LATAM AIRLINES y LATAM PERÚ son operadores completamente distintos. La discrepancia surge con relación a quién fue el operador del vuelo LA 2392, que los USUARIOS no tomaron. La ATT se basó en los siguientes dos criterios para insistir que LATAM AIRLINES debe responder frente al reclamo de los USUARIOS:

a) El artículo 137 de la Ley de Aeronáutica Civil No. 2902 de fecha 29 de octubre de 2004 (en adelante Ley 2902), que establece que si el transporte aéreo fuese contratado por un transportador y efectuado por otro, el usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató el servicio, así como al que ejecutó el transporte y ambos responderán solidariamente de los daños ocasionados.

Al respecto, es fundamental entender que dicho artículo es aplicable para la responsabilidad civil de los operadores frente a los usuarios, ya que este artículo rige a la aeronáutica civil, señalando que el usuario podrá demandar por los daños ocasionados. Sin embargo, el presente caso es UN PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR A INSTANCIA DE PARTE, de carácter iniuito personae, que debe realizarse en observancia absoluta de las garantías constitucionales y el procedimiento legal establecido. En este sometimiento al procedimiento sancionatorio establecido en el Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial, aprobado mediante Decreto Supremo No. 27172 de fecha 15 de septiembre de 2003 (en adelante el “DS 27172”), y sobre todo sus artículos 54, 55 y 59, la formulación de cargos debería haber sido efectuada en contra del operador que hubiese tenido deficiencias en la prestación del servicio, es decir LATAM PERÚ y no así a LATAM AIRLINES.

b) El Informe Técnico ATT-DSTSRT-INF-TEC LP 366/2019 emitido por la ATT, que señala que no se tiene constancia que el vuelo LA 2392 haya sido operado por LATAM AIRLINES o LATAM PERÚ, pero que sí se tiene constancia de que el boleto fue emitido por LATAM AIRLINES.

Sin embargo, a pesar de que (i) la ATT reconoció expresamente que la reclamación directa fue resuelta por LATAM PERÚ², y (ii) que, como señalamos en nuestro escrito de fecha 12 de julio de 2019 en respuesta a la providencia emitida por la ATT mediante Auto ATT-DJ-A-ODE TR LP 199/2019. LATAM AIRLINES emitió los pasajes de los USUARIOS, señalando claramente que el operador del vuelo LA 2392 era LATAM PERU, como se puede observar en la imagen a continuación, que es un extracto de los pasajes emitidos a los USUARIOS: (Se muestra cuadro detalle de pasajes a fojas 229) lamentablemente, la ATT no consideró suficiente el argumento antes expuesto, señalando — injustificadamente — que no era suficiente para probar que LATAM PERU era efectivamente el operador de dicho vuelo. En consecuencia, mediante escrito de fecha 23 de noviembre de 2020, LATAM PERU adjuntó la carta de aprobación del itinerario DGAC-2414/2018 emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”) en fecha 26 de junio de 2018, dirigida a LATAM PERU (en ese entonces aún LAN PERU S.A. Sucursal Bolivia), mediante la cual la DGAC aprobó el itinerario del vuelo LA 2401 (relativo a la ruta La Paz - Lima) a LATAM PERU³, confirmando parcialmente la información reflejada en la imagen anterior, pero inexplicablemente, ello no fue suficiente para que la ATT adquiriera el convencimiento de que el vuelo LA 2392 era también operado por LATAM PERU. Sin embargo, extrañamente la ATT no valoró estos hechos al momento de emitir resolución, vulnerando el principio de buena fe reconocido por el art. 4 de la LPA, que dispone que en la relación de los administrados con la administración pública, se presume la buena fe, debiendo la confianza, la cooperación y la lealtad en la actuación de los servidores públicos y de los ciudadanos orientar el procedimiento administrativo.

Asimismo, en aplicación de la legislación aeronáutica boliviana, tanto la Ley General de Transporte No. 165 de fecha 16 de agosto de 2011⁴ como el Reglamento de Protección de los Derechos del Usuario de los Servicios Aéreo y Aeroportuario, aprobado mediante Decreto Supremo No. 285 de fecha 9 de septiembre de 2009,⁵ definen como operador o transportador, a la persona natural o



jurídica que presta el servicio de transporte y es responsable por el transporte aéreo del pasajero, ya sea contractual o de hecho. En el caso concreto, es evidente que por las pruebas aportadas y los hechos descritos, LATAM PERÚ fue en todo momento el transportista contractual y de hecho. Esta afirmación es concordante con el artículo 17 del DS 285 cuyo epígrafe es (VALIDEZ DEL BILLETE EMITIDO POR OTRO TRANSPORTISTA) y señala que "Un billete de pasaje será válido para un transportador distinto de aquel que lo emitió, siempre que los acuerdos interlineales, la forma de pago y las regulaciones tarifarias lo autoricen.

Es por lo anteriormente señalado, y en virtud a lo dispuesto por los artículos 54, 55 y 59 del DS 27172 y los principios de sometimiento pleno a la ley, verdad material y buena fe, que la reclamación administrativa debería haber sido interpuesta en contra de LATAM PERÚ, y no así a LATAM AIRLINES."

ii) "2.3. SOBRE LA AFECTACIÓN AL DEBIDO PROCESO Y LA NULIDAD DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DEL PRESENTE PROCESO

LATAM AIRLINES sólo pretende velar por el debido proceso, para evitar vicios procesales que puedan acarrear la nulidad de los actos administrativos. Es por ello que, para evitar cualquier afectación al debido proceso, se debe respetar y seguir al pie de la letra el procedimiento sancionador previsto en el DS 27172.

Primero, recordemos la cronología de los hechos. En el presente caso:

- a) Los USUARIOS efectuaron reclamaciones directas a "LATAM".
- b) En cumplimiento a lo dispuesto por el punto 9 del Reglamento para la Atención de Reclamaciones Directas de los Servicios Aeronáuticos, aprobado por la ATT mediante Resolución Administrativa Regulatoria TR N°133/2009 de fecha 15 de diciembre de 2009, LATAM dirigió las reclamaciones directas a LATAM
- c) Tal y como prevé la normativa aplicable, LATAM PERU registró las reclamaciones directas en el RIPAT, y luego las rechazó de acuerdo a los argumentos expuestos en sus cartas de respuesta a las reclamaciones directas.

Al respecto, es importante hacer notar que la ATT incurre en un grosero error al señalar en el segundo párrafo del Considerando 1 de la RR 10/21 que habría sido LATAM AIRLINES quien resolvió las reclamaciones directas; basta con remitirse a los RIPAT y a las cartas de respuesta a las reclamaciones directas de los USUARIOS que cursan en el expediente y en los archivos de la ATT para comprobar que en realidad fue LATAM PERU.

Aclarado este aspecto, toca señalar que para que sea procedente una reclamación administrativa, necesariamente y de forma previa debe realizarse una reclamación directa. Si bien no lo dice expresamente la norma, el sentido común indica que ambas (reclamación directa y reclamación administrativa) deberían estar dirigidas al mismo operador. Un entendimiento contrario implicaría un flagrante atropello al debido proceso.

En este caso, como lo demostramos anteriormente, al haber sido la reclamación administrativa dirigida a LATAM PERU (a través de LATAM AIRLINES) y resuelta por LATAM PERU, la reclamación administrativa debería haber sido dirigida a LATAM PERU y no a LATAM AIRLINES.

Al respecto, el artículo 59 del DS 27172 dispone lo siguiente:

"ARTICULO 59.- (RECLAMACION ADMINISTRATIVA).

I Si la empresa o entidad regulada declara improcedente la reclamación o no la resuelve dentro de/plazo establecido al efecto, el usuario o un tercero por él, podrán presentarlo a la Superintendencia competente, en el plazo de quince (15) días.

II. El usuario presentará su reclamación de manera escrita o verbal, por cualquier medio de comunicación, acreditando que con anterioridad realizó la reclamación directa mediante la presentación del número asignado en la empresa o entidad regulada o, en su defecto, expresando las razones que hubieran impedido obtenerlo. (...)" (énfasis nuestro)

Por lo anteriormente expuesto, al haber dirigido la reclamación administrativa en contra de LATAM AIRLINES en lugar de LATAM PERU, la ATT contraviene abiertamente lo dispuesto por el artículo 59 del DS 27172 así como el principio de pleno sometimiento a la ley recogido por el artículo 4 inciso c) de la LPA.

Asimismo, es necesario preguntarse: ¿Por qué en respuesta a las reclamaciones directas interpuestas por los USUARIOS, LATAM PERU no arguyó que no había operado el vuelo en cuestión? ¿Por qué LATAM PERU aceptó que LATAM AIRLINES le traspasara las reclamaciones directas si no era el operador de dichos vuelos? ¿Acaso en algún momento LATAM PERU negó haber operado el vuelo LA 2392? ¿Se puede afirmar que la ATT realmente buscó la verdad material en el presente caso, si ni siquiera consultó a LATAM PERU si había operado el vuelo en cuestión?

La inobservancia en la que incurre la ATT a lo largo del presente proceso respecto al procedimiento previsto del DS 27172, acarrea vicios que pueden conllevar su nulidad; independientemente de atentar contra el principio de legalidad y verdad material. Es por ello que su Probidad debe tener presente las siguientes normas a momento de emitir su resolución:

Ley 2341

Página 8 de 14



"ARTICULO 35" (Nulidad del Acto).

I. Son nulos de pleno derecho los actos administrativos en los casos siguientes:

c) Los que hubiesen sido dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido,"

DS 27172,

"ARTICULO 19.- (EFECTOS DE LA NULIDAD Y ANULABILIDAD). I. La revocación de un acto administrativo nulo tendrá efecto retroactivo al momento de vigencia del acto revocado."

En conclusión, LATAM AIRLINES no busca objetar meros formalismos, sino más bien pretende que el proceso sea llevado sin vicios, respetando a cabalidad el principio de debido proceso y el procedimiento sancionador previsto en el DS 27172."

iii) "2.4. SOBRE LA FALTA DE LEGITIMACIÓN PASIVA PRESENTE PROCESO

La ATT hace una incorrecta identificación del operador sobre el cual debe versar el proceso administrativo; al habérselo dirigido a LATAM AIRLINES en lugar de LATAM PERÚ, queda fehacientemente establecido que LATAM AIRLINES carece de legitimación pasiva en la presente controversia.

La mencionada e incorrecta identificación del sujeto pasivo del cursante proceso por parte de la Autoridad Administrativa es una manifiesta transgresión a la jurisprudencia boliviana; así lo ha establecido el Tribunal Supremo de Justicia mediante Auto Supremo No. 560/2019 de fecha 06 de junio de 2019, que establece que:

"Cabe, pues, definir a la legitimación para obrar o procesal, como aquel requisito en cuya virtud debe mediar una coincidencia entre las personas que efectivamente actúan en el proceso y las personas a las que la ley habilita especialmente para pretender (legitimación activa) y **para contradecir (legitimación pasiva) respecto de la materia sobre la cual el proceso versa**".

Por ello se deduce que la legitimación es un requisito que afecta tanto al actor como al demandado. **La pretensión, en efecto, debe ser deducida por y frente a una persona procesalmente legitimada, por lo que se entenderá que la ausencia de legitimación, sea activa o pasiva, torna admisible la llamada defensa de "falta de legitimación"**. De lo que queda claro que no debe confundirse aquella con la capacidad procesal, puesto que una persona puede ser perfectamente capaz y carecer de legitimación.

DE ROCCO dice: "que la legitimación expresa si el actor y el demandado, respecto de quienes debe declararse con certeza la existencia de una relación jurídica, están autorizados por la norma procesal para pretender tal declaración. Es una cuestión previa a la determinación de si existe o no la relación jurídica sustancial. Según este autor, no debe confundirse la legitimación con la existencia del derecho o relación material, va que basta la titularidad simplemente afirmada." (énfítis nuestro)"

Asimismo, el Auto Supremo No. 235/2008, de fecha 22 de octubre de 2008, emitido por la Sala Plena Contenciosa Administrativa, se refiere a la legitimación procesal, señalando lo siguiente:

"...primer término debe decirse que "legitimación" es la "facultad de poder comparecer y actuar en juicio como demandante, demandado, tercero o representante de cualquiera de ellos". Es la capacidad procesal que le reconoce el Estado a la persona, sea natural o jurídica, dependerá de la condición de las partes para hablar de una legitimación activa (demandante) o de una legitimación pasiva (demandado), resultando entonces, que en el caso de la legitimación pasiva, como es el de autos, la ley reconoce la capacidad procesal para ser demandado a los personeros legales del órgano emisor de la resolución impugnada."

Como se ha demostrado en el punto 2.3 anterior, LATAM PERU respondió a la reclamación directa y en su carta de respuesta sustentó los motivos por los cuales la declaró improcedente. Consecuentemente, queda claro que LATAM PERU era el operador del transporte de los USUARIOS, y por lo tanto, de la citada jurisprudencia in supra, que la causa de la relación jurídica material era el contrato de transporte, y que los sujetos del mismo eran LATAM PERU y los USUARIOS. En tal sentido, es ilógico argüir que la empresa LATAM AIRLINES, que se encargó únicamente de intermediar en la venta del boleto entre las partes, responda por supuestas infracciones de LATAM PERU. Por lo tanto, al ser LATAM PERÚ el operador que prestó el servicio, sitúa a LATAM AIRLINES en un manifiesto estado de indefensión, al solicitarle que comparezca en un procedimiento sancionador sobre hechos referentes a vuelos que no operó. La información y comparecencia debería haber sido dirigida al verdadero operador, LATAM PERU.

De manera complementaria, la doctrina señala que la legitimación procesal es entendida en nuestra economía jurídica como "la consideración legal, respecto del proceso, a las personas que se hallan en una determinada relación con el objeto del litigio y en virtud de la cual se exige, para que la pretensión de fondo pueda ser examinada." (Enrique Vescovi. Teoría General del Proceso, Editorial Temis, Bogotá, 1990).

En conclusión, cabe resaltar que LATAM AIRLINES no debería ser parte dentro del cursante proceso, y menos sujeto pasible de sanción producto de una relación jurídica de terceros."

iv) "2.5. LA RAR 205/2020 y LA RR 10/21 VULNERAN LOS PRINCIPIOS DE SOMETIMIENTO



PLENO A LA LEY Y DE VERDAD MATERIAL

En nuestro escrito de interposición del recurso de revocatoria en contra de la RAR 205/20 de fecha 23 de noviembre de 2020, señalamos que la ATT resolvió la RAR 205/20 en completa inobservancia de los principios de Sometimiento Pleno a la Ley y Verdad Material recogidos por los incisos e) y d) del artículo 4 de la LPA:

c) Principio de sometimiento pleno a la ley:

La Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso;

d) Principio de verdad material:

La Administración Pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil;

Al respecto, reiteramos los argumentos desarrollados y la jurisprudencia citada en dicho escrito, y los hacemos extensivos a la RR 10/21.

Lamentablemente, estos desperfectos no fueron subsanados por la RR 10/2021, dejando todavía muchas dudas de porqué la ATT sanciona a LATAM AIRLINES y no a LATAM PERÚ, el operador material de los vuelos referidos.

Al respecto, reiteramos que en el Considerando 5 de la RR 10/21, la ATT señala que "... conforme concluye el INFORME TÉCNICO I, si bien es evidente que LATAM PERU S.A. respondió a la reclamación directa presentada por los USUARIOS, no es menos cierto que como se dijo en el análisis realizado previamente, no se cuenta con constancia de que el vuelo 2392 de 14 de julio de 2018 haya sido operado por LAN PERU S.A. (...) - (sic).

Al respecto, ¿cómo es posible que de la ATT señale que no existe constancia de que el vuelo LA 2392 fue operado por LATAM PERU, si — como lo reconoce en esa misma frase que acabamos de transcribir — dicho operador aéreo respondió a la reclamación directa de los USUARIOS? ¿Por qué en respuesta a las reclamaciones directas interpuestas por los USUARIOS, LATAM PERU no arguyó que no había operado el vuelo en cuestión? ¿Por qué LATAM PERU aceptó que LATAM AIRLINES le traspasara las reclamaciones directas si no era el operador de dichos vuelos? ¿Acaso en algún momento LATAM PERU negó haber operado el vuelo LA 2392? ¿Se puede afirmar que la ATT realmente buscó la verdad material en el presente caso, si ni siquiera consultó a LATAM PERU si había operado el vuelo en cuestión? Todas estas interrogantes demuestran incontrastablemente que la ATT ha actuado desconociendo el principio de buena fe establecido en el artículo 4 de la LPA, que establece que en la relación de los particulares con la Administración Pública se presume la buena fe, debiendo la confianza en la actuación de los servidores públicos y los ciudadanos orientar el procedimiento administrativo. ¿Cómo pudo la ATT haber fundamentado y motivado adecuadamente la RAR 205/20 y la RR 10/21 si no tuvo en cuenta las interrogantes antes señaladas?

Como se señaló en el recurso de revocatoria de fecha 23 de noviembre de 2020, la RAR 205/20, se subsume perfectamente en la definición de "resolución arbitraria que brinda la SENTENCIA CONSTITUCIONAL PLURINACIONAL No. 2221/2012, del 08 de noviembre de 2012 (en adelante SCP No. 2221/2012), que además es citada por la SCI 1290/2016-S3 y la SCP 062/2017-S3, debido a que endilgarle la responsabilidad a LATAM AIRLINES carece de todo fundamento jurídico y contraviene el principio de legalidad (pleno sometimiento a la ley) dispuesto por el artículo 4 de la LPA, al violar el principio de inocencia reconocido en el artículo 74 de la LPA.

Asimismo, si bien es cierto que dentro de los procesos para el SIRESE es aplicable el principio de inversión de la carga de la prueba, contemplado en el artículo 63 párrafo (II) del DS 27172, por lo que es el operador quien debe demostrar su pretensión. No obstante, el mencionado principio no constituye una obligación del operador para demostrar hechos de relaciones jurídicas de terceros, es decir sobre rutas que otros operadores operaron. Al respecto la Sentencia de Sala Plena 82/2015 de 24 de marzo de 2015, que "la aplicación de los principios de verdad material y de impulso de oficio en el procedimiento administrativo, hacen que sobre los órganos que intervienen en el procedimiento administrativo, intervengan en el procedimiento para realizar las diligencias tendientes a la averiguación de los hechos que fundamentan su decisión". El hecho que la factura cuente con el NIT de LATAM AIRLINES y que aparezca en los registros contables (IATA), no demuestran en ningún extremo que haya sido LATAM AIRLINES quien operó el vuelo. En todo caso, son prueba fehaciente que LATAM AIRLINES vendió el pasaje para que sea LATAM PERÚ quien materialmente opere el vuelo, en cumplimiento absoluto del artículo 17 del DS 285, relativo a "VALIDEZ DEL BILLETE EMITIDO POR OTRO TRANSPORTISTA".

Cómo se puede evidenciar, la ATT basó su razonamiento y su argumento central en simples indicios contables y tributarios que no generan convicción respecto a que materialmente haya sido LATAM AIRLINES quien efectivamente operó el vuelo LA 2392, e ignoró hechos fehacientes que sí demuestran que fue LATAM PERU quien operó dicho vuelo, afectando las garantías constitucionales que caracterizan los procesos sancionatorios. La ATT es consciente que LATAM PERÚ operó el vuelo referido; no obstante, insiste con su posición para no reconocer su error."

v) "2.6. INEXPLICABLE E INENTENDIBLEMENTE LA ATT CONTRADICE SU PROPIO



RAZONAMIENTO APLICADO A OTROS CASOS

En un caso similar al presente, en el que se había formulado cargos en contra LATAM AIRLINES en lugar de LATAM PERÚ, actuando como correspondía, la ATT emitió la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-ODE-TR-LP 155/2020, de fecha 14 de septiembre de 2020, señalando lo siguiente: (Se cita parte de la Resolución ATT-DJ-RA-ODE-TR-LP 155/2020 a fojas 225), Es por ello que nos llama la atención que la ATT no haya actuado en esta oportunidad aplicando su propio razonamiento plasmado en la resolución administrativa antes mencionada (concordante con la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA-RE-TR-LP 80/2019): y es por ello que solicitamos a su Autoridad que revoque la RR 10/21."

9. Mediante Auto RJ/AR-030/2021, de 06 de abril de 2021, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda radicó el recurso jerárquico interpuesto por Julio Quintanilla Quiroga en representación de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TL LP 10/2021 de 02 de marzo de 2021.

CONSIDERANDO: Que a través del Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 466/2021, de 20 de julio de 2021, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de Resolución Ministerial por medio de la cual se acepte el recurso jerárquico planteado por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TL LP 10/2021 de 02 de marzo de 2021, revocándola totalmente, y en su mérito se revoque totalmente la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TL LP 205/2020 de 30 de octubre de 2020 y el Auto ATT-DJ-A-ODE-TR LP 35/2019 de 26 de febrero de 2019.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 466/2021, se tienen las siguientes conclusiones:

1. Que el parágrafo II del Artículo 115 de la Constitución Política del Estado determina que: "El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones".

2. Que la parte pertinente del Artículo 117 de la citada norma Constitucional dispone que: "Ninguna persona puede ser condenada sin haber sido oída y juzgada previamente en un debido proceso (...)".

3. Que el artículo 232 de la misma norma suprema determina que: "La Administración Pública se rige por los principios de legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados".

4. Que el artículo 235 de la norma constitucional dispone que son obligaciones de las Servidoras y los Servidores Públicos: "1. Cumplir la Constitución y las leyes. 2. Cumplir con sus responsabilidades, de acuerdo con los principios de la función pública (...)".

5. Que el artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo determina que la actividad administrativa, se regirá entre otros, por los principios de sometimiento pleno a la Ley, por el cual la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la Ley, asegurando a los administrados el debido proceso. Asimismo, establece que la administración pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil.

6. Que el parágrafo IV del artículo 66 de la Ley N° 2341 de 23 de abril de 2002 de Procedimiento Administrativo, dispone que la autoridad competente para resolver los recursos jerárquicos será la máxima autoridad ejecutiva de la entidad o la establecida conforme a reglamentación especial.

7. Que el artículo 91 del Reglamento a la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, aprobada mediante Decreto Supremo N° 27172, dispone: "I. El Superintendente General



resolverá el recurso jerárquico en un plazo de noventa (90) días, prorrogables por otros sesenta (60) días en caso de la apertura de un término de prueba. Si el término de prueba es abierto de oficio, el auto de apertura deberá fundamentarse en las razones que lo justifican. II. El Recurso Jerárquico será resuelto de la siguiente manera: a. Desestimándolo cuando no existiere nulidad absoluta y hubiese sido interpuesto fuera de término o por un recurrente no legitimado; o no cumpla con los requisitos esenciales de forma exigidos; o hubiese sido interpuesto contra una resolución que previamente no fue impugnada mediante recurso de revocatoria; no cumple con los requisitos formales esenciales exigidos; o la materia del recurso no esté dentro del ámbito de su competencia; o b. Aceptándolo, revocando total o parcialmente el acto administrativo impugnado; o c. Rechazando el recurso, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado."

8. Una vez mencionado los antecedentes y normativa aplicable, corresponde efectuar el análisis de los argumentos planteados por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), en su recurso jerárquico.

9. Respecto al argumento del recurrente que señala: "Al respecto, es importante hacer notar que la ATT incurre en un grosero error al señalar en el segundo párrafo del Considerando 1 de la RR 10/21 que habría sido LATAM AIRLINES quien resolvió las reclamaciones directas; basta con remitirse a los RIPAT y a las cartas de respuesta a las reclamaciones directas de los USUARIOS que cursan en el expediente y en los archivos de la ATT para comprobar que en realidad fue LATAM PERU.

Aclarado este aspecto, toca señalar que para que sea procedente una reclamación administrativa, necesariamente y de forma previa debe realizarse una reclamación directa. Si bien no lo dice expresamente la norma, el sentido común indica que ambas (reclamación directa y reclamación administrativa) deberían estar dirigidas al mismo operador. Un entendimiento contrario implicaría un flagrante atropello al debido proceso. En este caso, como lo demostramos anteriormente, al haber sido la reclamación administrativa dirigida a LATAM PERU (a través de LATAM AIRLINES) y resuelta por LATAM PERU, la reclamación administrativa debería haber sido dirigida a LATAM PERU y no a LATAM AIRLINES (...)", al respecto como se puede evidenciar de los antecedentes del presente procedimiento administrativo a fojas 6 a 15 cursan notas de respuesta emitidas por **LATAM PERU S.A.** a las reclamaciones directas realizadas por los usuarios, asimismo, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, reconoce que LATAM PERU S.A., es quien responde a dichas reclamaciones administrativas y que es verificable en el RIPAT, sin embargo la ATT, a lo largo del procedimiento no dirige o solicita información al respecto a LATAM PERU S.A., habiéndose sustanciado el presente solamente en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), por lo cual, la ATT no motiva adecuadamente su decisión, a objeto de que el administrado tenga plena certeza de los hechos que han dado lugar al apercibimiento, no debiendo dejarse duda alguna sobre la aplicación de la norma correspondiente y los hechos que dan lugar a una resolución administrativa de apercibimiento, en cumplimiento del artículo 8, numeral I del Reglamento a la Ley N° 2341, aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172, que establece: "Las resoluciones se pronunciarán en forma escrita y fundamentada en los **hechos** y el derecho; expresarán el lugar y fecha de su emisión; serán firmadas por la autoridad que las expide, decidirán de manera expresa y precisa las cuestiones planteadas y serán fundamentadas en cuanto a **su objeto en los hechos, las pruebas** y las razones de derecho que les dan sustento."

10. Al respecto, la Sentencia Constitucional Plurinacional 1234/2017-S1 de 28 de diciembre de 2017, señala: "III.4. Sobre la motivación y fundamentación de las resoluciones en el debido proceso. Al respecto la antes mencionada SCP 0249/2014-S2, estableció que: "En relación a la motivación y fundamentación el Tribunal Constitucional Plurinacional en sus Sentencias Constitucionales Plurinacionales 0386/2013 de 25 de marzo de 2013 y 0903/2012 de 22 de agosto, señaló: 'La frondosa jurisprudencia del extinto Tribunal Constitucional, la que se asume por cuanto esta no contraviene la nueva Ley Fundamental, ha entendido que: «La garantía del debido proceso, comprende entre uno de sus elementos la exigencia de la motivación de las resoluciones, lo que significa,



que toda autoridad que conozca de un reclamo, solicitud o dicte una resolución resolviendo una situación jurídica, debe ineludiblemente exponer los motivos que sustentan su decisión, para lo cual, también es necesario que exponga los hechos establecidos, si la problemática lo exige, de manera que el justiciable al momento de conocer la decisión del juzgador lea y comprenda la misma, pues la estructura de una resolución tanto en el fondo como en la forma, dejará pleno convencimiento a las partes de que se ha actuado **no sólo de acuerdo a las normas sustantivas y procesales aplicables al caso, sino que también la decisión está regida por los principios y valores supremos rectores que rigen al juzgador, eliminándose cualquier interés y parcialidad, dando al administrado el pleno convencimiento de que no había otra forma de resolver los hechos juzgados sino de la forma en que se decidió.** Al contrario, cuando aquella motivación no existe y se emite únicamente la conclusión a la que se ha arribado, son razonables las dudas del justiciable en sentido de que los hechos no fueron juzgados conforme a los principios y valores supremos, vale decir, no se le convence que ha actuado con apego a la justicia, por lo mismo se le abren los canales que la Ley Fundamental le otorga para que en búsqueda de la justicia, acuda a este Tribunal como contralor de la misma, a fin de que dentro del proceso se observen sus derechos y garantías fundamentales, y así pueda obtener una resolución que ordene la restitución de dichos derechos y garantías, así se ha entendido en varios fallos de este Tribunal, entre ellos, la SC 0752/2002-R de 25 de junio."

11. El hecho de que **LATAM PERU S.A.** haya respondió a la reclamación directa y que posteriormente en el marco del mismo reclamo se emita un apercibimiento a un operador distinto es decir a **LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA)**, hacen incongruente a la resolución impugnada, la resolución administrativa regulatoria y a la formulación de cargos, ya que las mismas no cumplen con la congruencia correspondiente que debe tener todo acto administrativo. Al respecto, la Sentencia Constitucional Plurinacional N° 1234/2017-S1, sostiene: "*La congruencia es un elemento esencial dentro del derecho al debido proceso, entendida la misma como la estrecha relación que debe existir entre lo petitionado y lo resuelto, lo considerado y lo dispuesto, debiendo existir una relación respecto a todo el contenido, desarrollando un razonamiento integral, mismas que deberán contener una debida fundamentación con disposiciones legales las cuales hayan desencadenado a tomar tal determinación. Consecuentemente, el principio de congruencia, debe ser considerado en todo el texto del fallo; es así que, la decisión debe guardar relación con todo lo expuesto a lo largo del texto, ya que de no hacerlo, esta carecería de congruencia, lo que provocaría lesión al derecho al debido proceso; por lo que, el juzgador deberá emitir una resolución armónica entre lo razonado y lo resuelto.*", si bien el emisor del pasaje es LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), no es menos cierto que el operador que respondió a la reclamación directa es LATAM PERU S.A., por lo que, es necesario que la entidad regulatoria en busca de la verdad material plasmada en el artículo 4, inciso d) de la Ley N° 2341, que dispone: "*Principio de verdad material: La Administración Pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil*", dirija la formulación de cargos a los dos operadores posiblemente responsables en el presente caso.

12. Así también el debido proceso consiste en la conjunción de garantías tales como participar efectivamente en el procedimiento pudiendo ejercer todas y cada una de las garantías reconocidas para el efecto. Entre las que se encuentran el obtener decisiones correctamente fundadas y motivadas a todos los puntos del recurrente, brindar la seguridad y certeza que el pronunciamiento a emitir goce de todos los requisitos procedimentales exigidos dotando al administrado de la certeza y confianza que los administrados tengan en la observancia y respeto de las situaciones derivadas de la aplicación de las normas válidas, vigentes y aplicables, confianza que nace de la estabilidad en cuanto a la consecuencia jurídica de los actos y decisiones que asume el Estado a través de sus órganos de poder.

13. En consideración a todo lo señalado y sin que amerite ingresar en el análisis de fondo de otros argumentos, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y el inciso b) del parágrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto



Supremo N° 27172, corresponde aceptar el recurso jerárquico planteado por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TL LP 10/2021 de 02 de marzo de 2021, revocándola totalmente, y en su mérito se revoque totalmente la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TL LP 205/2020 de 30 de octubre de 2020 y el Auto ATT-DJ-A-ODE-TR LP 35/2019 de 26 de febrero de 2019.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

PRIMERO.- Aceptar el recurso jerárquico planteado por LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA), en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TL LP 10/2021 de 02 de marzo de 2021, revocándola totalmente, y en su mérito se revoque totalmente la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TL LP 205/2020 de 30 de octubre de 2020 y el Auto ATT-DJ-A-ODE-TR LP 35/2019 de 26 de febrero de 2019.

SEGUNDO.- Instruir a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, emita un nuevo acto administrativo, que formule cargos en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A. (BOLIVIA) y de LATAM PERU S.A., de acuerdo a los criterios de adecuación a derecho expuestos en la presente Resolución Ministerial.

Comuníquese, regístrese y archívese.


Ing. **Edgar Montaña Rojas**
MINISTRO
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

