

RESOLUCIÓN MINISTERIAL JERÁRQUICA

MOPSV/DGAJ/URJ N° 100

La Paz,

08 JUN. 2020

VISTOS:

El Recurso Jerárquico interpuesto por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, la cual dispuso RECHAZAR el Recurso de Revocatoria presentado por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L. en contra de la ATT-DJ-RA S-TR LP 100/2019 de 30 de agosto de 2019, los antecedentes que conforman el expediente elevado por dicha Autoridad, el Informe Legal INF/MOPSV/DGAJ N° 154/2020 de 9 de marzo de 2020, emitido por la Unidad de Recursos Jerárquicos dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, todo lo demás que ver convino y se tuvo presente.

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 6 del parágrafo I del Art. 175 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establece las atribuciones de las Ministras y los Ministros de Estado de Resolver en última instancia todo asunto administrativo que corresponda al Ministerio; en su Art. 232 instituye 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.

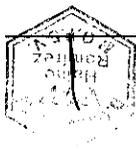
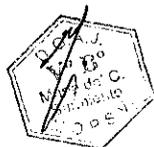
Que, el Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009, referido a la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional de Bolivia, en el numeral 6) del Art. 14°, estipula entre las atribuciones y obligaciones de las Ministras y los Ministros del Órgano Ejecutivo, resolver en última instancia todo asunto administrativo que corresponda al Ministerio.

Que, la Ley N° 2341, Ley del Procedimiento Administrativo, en su Artículo 5 señala en su Parágrafo I: "Los órganos administrativos tendrán competencia para conocer y resolver un asunto administrativo cuando éste emane, derive o resulte expresamente de la Constitución Política del Estado, las leyes y las disposiciones reglamentarias" y parágrafo II "La competencia atribuida a un órgano administrativo es irrenunciable, inexcusable y de ejercicio obligatorio y sólo puede ser delegada, sustituida o avocada conforme a lo previsto en la presente Ley".

Que, mediante Decreto Presidencial N° 4141 de 28 de enero de 2020, se designa al ciudadano Iván Arias Durán como Ministro de Obras Públicas Servicios y Vivienda.

CONSIDERANDO:

Que, mediante memorial presentado en fecha 18 de noviembre de 2019, por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., presentó Recurso Jerárquico contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT.



Que, mediante nota ATT-DJ-N LP 950/2019, recepcionada en fecha 21 de noviembre de 2019, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT remitió al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda el Recurso Jerárquico interpuesto por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TL LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019.

Que, mediante Auto de Radicatoria RJ/AR-077/2019 de 26 de noviembre de 2019, notificado en fecha 29 de noviembre de 2019, se admite el Recurso Jerárquico interpuesto por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., contra la Resolución ATT-DJ-RA RE-TL LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019.

CONSIDERANDO:

Que, en ese sentido, corresponde la relación de los principales actos administrativos cursantes en el expediente, conforme se procede a continuación:

1. RESOLUCION ADMINISTRATIVA ATT-DJ-RA S-TR LP 100/2019 DE 30 DE AGOSTO DE 2019.

La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, mediante Resolución ATT-DJ-RA S-TR LP 100/2019 de 30 de agosto de 2019, resolvió: "(...)"

PRIMERO.- DECLARAR PROBADOS los cargos formulados mediante Auto ATT-DJ-A-TR LP 326/2018 de 22 de octubre de 2018 en contra de la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L. por la comisión de la infracción "no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada", tipificada en el numeral 3 del inciso a) del artículo 4 del segundo protocolo sobre infracciones y sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

SEGUNDO.- En virtud a lo dispuesto en el punto relativo precedente SANCIONAR a la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L., con una multa de USD 1.000 (Un mil 00/100 dólares de los estados unidos de norteamérica) de conformidad a lo dispuesto en el artículo 6 del segundo protocolo sobre infracciones y sanciones del acuerdo sobre transporte internacional.

2. RECURSO DE REVOCATORIA PRESENTADO EN FECHA 16 DE SEPTIEMBRE DE 2019 CONTRA LA RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA ATT-DJ-RA-S-TR LP 100/2019 DE 30 DE AGOSTO DE 2019.

Mediante memorial presentado en fecha 16 de septiembre de 2019, por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L interpone Recurso de Revocatoria contra la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-S-TR LP 100/2019 de 30 de agosto de 2019, alegando lo siguiente:

1. El Tribunal Constitucional Plurinacional en la Sentencia Constitucional 070/2010 de 3 de mayo de 2010, respecto a la seguridad jurídica, la definió como "(...) principio rector del ordenamiento jurídico y que emana del estado de derecho. Conforme lo señala la doctrina.



Con la aplicación de la sanción que le fue impuesta la ATT esta atentando de modo flagrante contra la seguridad jurídica y el estado de derecho ya que el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT no ha tenido proceso de internalización en Bolivia como ha sucedido en los demás países del Acuerdo, cuyas normas me permito acompañar para su ilustración (Decreto 5462/2005 Brasil – Decreto 125 Uruguay –Ley 3608 Paraguay – Decreto 155 Chile – Decreto Supremo 039/2005 Peru). Ni el órgano legislativo ni el ejecutivo han emitido una norma por la cual se incorpore formal y oficialmente el mencionado acuerdo en el ordenamiento jurídico nacional, maxime si se trata de disposiciones de carácter sancionatorio, por tanto, restrictivas de derechos, que por esa naturaleza no pueden aplicarse ipso facto, pues de forma previa deben ser socializadas y difundidas con la finalidad de garantizar el respeto de los principios de legalidad, tipicidad y taxatividad que rigen el derecho administrativo sancionador.

2. La sanción que le fue impuesta se encuentra descrita en el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT de 16 de febrero de 2005 que se constituye en un PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ATIT de 1 de enero de 1990, es decir es un ACUERDO DE INTEGRACION DERIVADO en el contexto establecido por la ley 401 LEY DE CÉLEBRACION DE TRATADOS, cuyo reglamento puesto en vigencia por D.S. 2476, establece en su art. 8 num III lo siguiente: Los acuerdos de integración derivados que no impliquen competencias de la Asamblea Legislativa Plurinacional, ni se hallan comprendidas en la categoría de Tratados Formales, se internalizaran por el gobierno del estado plurinacional de Bolivia mediante Decreto Supremo, en merito a su materia, naturaleza y trascendencia legal que rige el pronunciamiento del Órgano Ejecutivo en su conjunto.

En atención a tal previsión y considerando la naturaleza jurídica del SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT como norma internacional con carácter de TRATADO ABREVIADO relativa a ACUERDO DE INTEGRACION DERIVADO, esta por demás claro que este instrumento internacional debió ser objeto de INTERNALIZACION MEDIANTE DECRETO SUPREMO, tal como lo manda la normativa anotada previamente.

En ese sentido se ha pronunciado el Tribunal Constitucional Plurinacional en la Sentencia Constitucional 796/2018-S1 de 28 de noviembre de 2018 en un caso de similares circunstancias pues se ha determinado que el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda aclare la naturaleza del SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT.

3. Por su parte, el artículo 72 de la Ley 2341 de 23 de abril de 2002, de Procedimiento Administrativo Ley 2341 señala que las sanciones administrativas solamente podrán ser impuestas cuando estas hayan sido previstas por norma expresa conforme al procedimiento establecido en esa ley y disposiciones reglamentarias aplicables. Esta disposición es clara en cuanto a que previamente a la aplicación de una sanción, debe existir norma expresa, conforme también establece el inciso c) del artículo 4 de esa Ley, lo cual no existe en el caso del segundo protocolo del ATIT que no ha sido internalizado mediante norma nacional expresa y por tanto no cumpliría con el carácter formal del principio de legalidad.

3. AUTO ATT-DJ-PROV LP 45/2019 DE 11 DE OCTUBRE DE 2019

La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y



Transportes – ATT, mediante AUTO ATT-DJ-PROV LP 45/2019 de 11 de octubre de 2019, requiere a la señora Beatriz Clemencia Patton Valdez presentar, en el plazo máximo de cinco días 5 (cinco) días Testimonio de Poder que la faculte a plantear impugnaciones.

4. NOTA PRESENTADA EN FECHA 16 DE OCTUBRE DE 2019, POR CLEMENCIA PATTON VALDEZ EN REPRESENTACION DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LITORAL.

Mediante nota presentada en fecha 16 de octubre de 2019, a la Autoridad de Regulación de Telecomunicaciones y Transporte la señora Beatriz Clemencia Patton Valdez acredita su representación legal mediante Testimonio de Poder N° 202/2000.

5. RESOLUCIÓN DE RECURSO DE REVOCATORIA ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 DE 28 DE OCTUBRE DE 2019

Mediante Resolución Administrativa ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT resuelve lo siguiente:

PRIMERO.- RECHAZAR el Recurso de Revocatoria interpuesto por Beatriz Clemencia Patton Valdez por la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L. (OPERADOR y/o RECURRENTE) el 16 de septiembre de 2019, en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 100/2019 de 30 de agosto de 2019 (RS 100/2019) CONFIRMANDO en consecuencia, en todas sus partes, el acto administrativo recurrido, de conformidad a lo previsto por el inciso c) del parágrafo II del artículo 89 del Reglamento.

SEGUNDO.- NO DAR LUGAR a la solicitud de suspensión del inicio de cualquier tipo de cobro por la vía coactiva fiscal planteada por el RECURRENTE.

Tales determinaciones se tomaron de acuerdo con los siguientes argumentos:

- Acerca de la internalización del SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT, cabe dejar establecido que en el derecho Internacional Público, protocolo complementario, protocolo facultativo, protocolo adicional o simplemente protocolo, supone un addendum o anexo a un tratado, manteniendo la validez del cuerpo principal, pero modificándolo, ampliándolo o complementándolo en algunos aspectos. Corresponde señalar que el Acuerdo principal sobre Transporte Internacional Terrestre fue suscrito el 01 de enero de 1990 en el marco de la Asociación latinoamericana de Integración (ALADI) y fue ratificado por Bolivia mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990 (LEY 1158) quedando plenamente internalizado en el ordenamiento jurídico. Respecto al SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT, este fue suscrito el 16 de febrero de 2005 entrando en vigor a partir de esa fecha, a sola firma conforme lo determina el artículo 12 de ese mismo instrumento legal. Debe entenderse que al ser parte del Tratado Principal, no requirió nueva ratificación.

De lo señalado resulta evidente que estando ratificado el ATIT por la Ley 1158, los sucesivos Protocolos Adicionales que sean suscritos, no requieren notificación alguna para su internalización al ordenamiento jurídico boliviano, siendo suficiente su firma para que entren en vigor, es decir que el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT suscrito el 16 de febrero de 2005, se encuentra en plena vigencia en el ordenamiento jurídico nacional



desde esa fecha, por disposición del artículo 12 del propio instrumento legal. Prueba de ello es que el Primer Protocolo Adicional del ATIT prescribía en sus disposiciones generales "el presente protocolo entrara en vigencia a partir de la fecha de su puesta en vigor administrativa por los países signatarios" lo cual si habría requerido internalización, pero al haber sido modificado por el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT en los términos expuestos precedentemente, este entro en vigor para todos los países signatarios el momento en el que lo suscribieron.

A manera de respaldar lo aseverado, tomando en cuenta lo concluido en la RA RE 92/2019, debe señalarse que ante la consulta efectuada por este Ente Regulador al Ministerio de Relaciones exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia, como instancia competente, a través de su Máxima Autoridad Ejecutiva, para la suscripción de tratados, convenios y otros instrumentos jurídicos internacionales, en el marco de los preceptos de la Constitución Política del Estado Plurinacional, asegurando su registro y custodia, respecto a si el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT debía ser internalizado a través de alguna norma o seguir algún procedimiento a fin de que se constituya parte de la legislación vigente boliviana, o resultaba insuficiente para su aplicación en Bolivia la suscripción del mismo por parte de la autoridad competente, tal cartera de Estado emitió pronunciamiento a través de las Notas GM-UAJ-Cs-3288/2019 y VCEI-2915 de 020 y 15 de octubre de 2019, en sentido de que dicho Protocolo entro en vigor en la fecha de su suscripción 16 de febrero de 2005, conforme a lo dispuesto en su artículo 12 toda vez que dicho instrumento legal no prevé internalización.

En función a lo concluido en el presente acápite, corresponde señalar que habiéndose dilucidado que el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT para su entrada en vigor no requería mas que su suscripción por parte de autoridad competente, como lo es el entonces Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Armando Loaiza Mariaca, este se encontraba vigente a momento de la comisión de la infracción por parte del RECURRENTE no existiendo normativamente exigencia alguna de la forma previa debió ser "socializado y difundido" como sostuvo el RECURRENTE.

- En cuanto al agravio expuesto por el RECURRENTE en sentido de que el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT se constituye en un ACUERDO DE INTEGRACION DERIVADO en el contexto establecido por la Ley 401 LEY DE CELEBRACION DE TRATADOS cuyo reglamento puesto en vigencia por D.S. 2476 establece en su art. 8 num III lo siguiente: los acuerdos de integración derivados que no impliquen competencias de la Asamblea legislativa Plurinacional ni se hallan comprendidos en la categoría de Tratados Formales, se internalizaran por el Gobierno de Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo en merito a su materia, naturaleza y trascendencia legal, que exige el pronunciamiento del Órgano Ejecutivo en su conjunto. El mismo tratamiento se otorgara a las modificaciones que se incorporen a su texto de manera posterior, corresponde dejar claramente establecido que la Ley 401 de celebración de Tratados de 18 de septiembre de 2013, y su Decreto Supremo Reglamentario N 2476 de 20 de junio de 2012 entraron en vigencia de manera posterior a la suscripción del tratado Principal del ATIT y a la del SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT, por lo que las regulaciones de dicha ley y Decreto Supremo no pueden ser aplicadas a efectos de pretender una clasificación de ese Protocolo. A manera de respaldo, cabe recurrir nuevamente a lo concluido en la RA RE 92/2019 en la que sobre la base de la respuesta otorgada por el Ministerio de Relaciones exteriores se señalo que la



Constitución Política del Estado promulgada el 07 de febrero de 2009, en su artículo 123 establece que la ley solo rige para lo venidero y no tiene efecto retroactivo, sino a materia laboral, penal y de corrupción.

Asimismo, la Disposición Transitoria Novena del texto constitucional determina que los Tratados Internacionales anteriores a la Constitución y que no la contradigan se mantendrán en el ordenamiento jurídico interno, con rango de ley. Por su parte la Ley 401 fue promulgada el 18 de septiembre de 2013 con posterioridad a la suscripción del SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT que entro en vigor en la fecha de su suscripción, por lo que no aplica su clasificación.

En tal entendido, la pretendida clasificación expuesta por el RECURRENTE carece de sustento normativo, motivo por el cual no es posible admitirla como válida, razón por la que tampoco es válida la posición de este en sentido de que el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT debió internalizarse mediante Decreto Supremo, pues la norma cuya aplicación se pretende al efecto es posterior a la suscripción del mismo, no siendo jurídicamente valido pretender su aplicación retroactiva.

- Acerca de la Sentencia Constitucional 796/2018-S de 28 de noviembre de 2018, citada por el RECURRENTE, cabe dejar claramente establecido que el Tribunal Constitucional Plurinacional no se ha pronunciado en sentido de que debió efectuarse la internalización del SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT mediante Decreto Supremo, toda vez que en esta se opto por otorgar la tutela demandada por el accionante dado que "de la ambigua y confusa referencia realizada por la autoridad demandada puede cabalmente entenderse la preocupación de la empresa accionante que con la explicación dada evidentemente no llego a comprender la determinación asumida por parte de dicha autoridad, sino por el contrario le causo confusión e incertidumbre pues como se dijo dicho aspecto en cuanto a la calidad y consideración del mencionado Protocolo, debió ser un aspecto expresamente abordado por la autoridad demandada pero que al no haberse hecho, limitándose se reitera a repetir lo establecido en la norma sin propiamente mostrar su aplicación para el caso concreto ciertamente se evidencia la vulneración del derecho al debido proceso en su vertiente de motivación y fundamentación, correspondiendo en cuanto a ese punto conceder la tutela solicitada (...)". En tal sentido, no debe perderse de vista que ante la vulneración al debido proceso, en su vertiente de motivación y fundamentación, advertida por el Tribunal Constitucional Plurinacional opto por otorgar la tutela pretendida por el accionante sin haber ingresado al fondo del asunto ni haber definido que el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT debió ser internalizado mediante Decreto Supremo, habiendo señalado, más bien que en lugar de reiterar lo que establece la normativa debió definirse su aplicación al caso concreto.

Así, como se tiene establecido las normas que el RECURRENTE pretende que sean aplicadas a efectos de clasificar al SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT como acuerdo de integración derivado son la Ley 401 y el DS 2476, los cuales fueron promulgadas y aprobadas, respectivamente de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho Protocolo el 16 de febrero de 2005, motivo por el cual jurídicamente no es válida tal posición, ya que en aplicación del artículo 123 de la Constitución Política del Estado, tales normas no pueden ser aplicadas de manera retroactiva a los fines pretendidos por el RECURRENTE.



- En cuanto al agravio expuesto por el RECURRENTE en sentido de que por mandato del artículo 72 de la Ley 2341 previamente a la aplicación de una sanción, debe existir una norma expresa, conforme también establece el inciso c) del artículo 4 de esa ley "lo cual no existe en el caso del segundo protocolo del ATIT " que no ha sido internalizado mediante norma nacional expresa y por tanto no cumpliría con el carácter formal del principio de legalidad, corresponde manifestar que según se ha concluido en la presente parte considerativa de conclusiones, concordantemente con la posición expresada por el Ministerio de Relaciones Exteriores en sus notas GM-DGAJ-UAJ-Cs 3288/2019 y VCEI-2915, el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT se encuentra vigente desde su suscripción el 16 de febrero de 2005, según dispone su artículo 12, motivo por el cual en el caso se ha aplicado a cabalidad con las premisas del principio de legalidad, dado que la sanción administrativa fue impuesta en base a una previsión de norma expresa, habiéndose seguido el procedimiento sancionatorio legalmente establecido, al efecto habiendo esta Autoridad regulatoria sometido sus actos a la Ley y asegurando al OPERADOR el debido proceso, no existiendo aplicación arbitraria alguna del referido Protocolo por parte de este Ente Regulatorio, no concurriendo ninguna vulneración de garantías constitucionales, como en genérico sostuvo el RECURRENTE, ni incumplimiento de principios generales de la Asamblea pública, menos aun la vulneración de derechos fundamentales de los operadores nacionales de transporte internacional, circunstancia que necesariamente conlleva responsabilidad administrativa y penales, maxime si se considera que en caso de tales operadores nacionales de transporte internacional, consideren que se estaría vulnerando sus derechos son ello y no el RECURRENTE quienes deben accionar las vías legales respectivas para la defensa de tales derechos.

Por otra parte, acerca de la Sentencia Constitucional 063/2015 citada por el recurrente pronunciada dentro de la acción de amparo constitucional interpuesta por "Rene Rojas Bonilla y otros" y cuyos presupuestos facticos son similares a los del presente caso, corresponde manifestar que tal Sentencia es en realidad la 0632/2015-S2 de 3 de junio de 2015 y cuyos presupuestos facticos no son similares a los del caso en análisis, dado que la misma versa sobre la aplicación de una figura legal prevista en una norma abrogada al momento de su aplicación. Al margen de ello, cabe reiterar que en el caso de autos no ha existido vulneración alguna al principio de legalidad, toda vez que la norma aplicada a saber el SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL DEL ATIT, se encuentra vigente, es expresa, precisa y actual.

- Acerca de la petición realizada por el RECURRENTE en el otro si del memorial de recurso de revocatoria, en sentido de que a efectos de evitar mayores lesiones a derechos fundamentales al amparo del artículo 59 de la Ley 2341 debe suspenderse el inicio de cualquier tipo de cobro por la vía coactiva fiscal, corresponde señalar que en el marco de dicho artículo 59, el cual dispone en su parágrafo I que la interposición de cualquier recurso no suspenderá la ejecución del acto impugnado y en su parágrafo II que no obstante lo dispuesto en el citado parágrafo I, el órgano administrativo competente para resolver el recurso podrá suspender la ejecución del acto recurrido de oficio o a solicitud del recurrente, por razones de interés público o para evitar grave perjuicio al solicitante, por lo que en el caso de autos debe considerarse que la interposición de cualquier recurso administrativo, que constituye el ejercicio del derecho a la doble instancia, por regla general, no suspende la ejecución del acto impugnado. Adicionalmente el RECURRENTE debe considerar que para suspender tal



ejecución debe estar comprometido el interés público o tal suspensión debe estar dirigida a evitar un grave perjuicio al solicitante.

6. RECURSO JERARQUICO

Mediante memorial presentado el 18 de noviembre de 2019, la señora Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la empresa TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L. interpone Recurso Jerárquico contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, alegando lo siguiente:

VULNERACION A LA SEGURIDAD JURIDICA

- EL Tribunal Constitucional Plurinacional, mediante Sentencia Constitucional 070/2010 de 03 de mayo de 2010, define a la seguridad jurídica como: *"...un principio rector del ordenamiento jurídico y que emana del Estado de Derecho, conforme lo señala la doctrina: "la seguridad jurídica debe hacer previsible la actuación estatal para el particular, tal actuación debe estar sujeta a reglas fijas. La limitación del poder estatal por tales reglas; es decir, leyes, cuya observancia es vigilable por la justicia es contenido especial del principio de estado de derecho. En efecto la seguridad jurídica implica la protección constitucional de la actuación arbitraria estatal.*

Con la sanción aplicada la ATT esta atetando contra la seguridad jurídica y el estado de derecho, ya que el segundo protocolo de infracciones y sanciones del ATIT no ha tenido proceso de internalización en Bolivia, como ha sucedido en los demás países del acuerdo (Decreto 5462/2005 Brasil, Decreto 125 Uruguay, Ley 3608 Paraguay, Decreto 155 Chile, Decreto Supremo 039/2005 Peru).

Es decir ni el órgano legislativo ni ejecutivo han emitido una norma por la cual se incorpora formal y oficialmente al acuerdo mencionado en el ordenamiento jurídico nacional.

La sanción impuesta a mi empresa por la ATT se encuentra descrita en el SEGUNDO PROTOCOLO SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES suscrito en fecha 16 de febrero de 2005, que se constituye en un protocolo adicional al acuerdo de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre ATIT de fecha 01 de enero de 1990, es decir, en un acuerdo de integración derivado en el contexto establecido por la Ley 401 Ley de celebración de Tratados, cuyo reglamento puesto en vigencia por Decreto Supremo 2476 establece en su artículo 8 numeral III lo siguiente: *"Los acuerdo de integración derivados que no impliquen competencias de la Asamblea Legislativa Plurinacional, ni se hallan comprendidos en la categoría de tratados formales, se internalizaran por el gobierno del estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo, en merito a su materia naturaleza y trascendencia legal"*.

En atención a lo dispuesto por esta norma legal el segundo protocolo de infracciones y sanciones como norma internacional con carácter de tratado abreviado relativa a acuerdo de integración derivado, este instrumento debió ser objeto de internalización mediante Decreto Supremo.

En este sentido se habría pronunciado el Tribunal Constitucional 796/2018-S1 de 28 de noviembre de 2018, en un caso de similar característica que el



presente, se ha determinado que el Ministerio de obras Publicas aclare la naturaleza del segundo protocolo de infracciones y sanciones "en efecto no llega a comprenderse con precisión cuál es la clasificación otorgada en particular al segundo protocolo adicional sobre infracciones y sanciones del ATIT que fue suscrito en el marco del proceso de integración de la ALADI, se puede advertir que la autoridad demandada no determino con claridad cuál de estas clasificaciones de acuerdos correspondería propiamente el cuestionado protocolo, pues si en efecto el protocolo referido devendría en ser un acuerdo de integración derivado en el marco de un proceso de integración, tal como sostiene la empresa accionante debe considerarse lo establecido en el artículo 8 III del Reglamento de la Ley de Celebración de Tratados, que establece "Los acuerdos de integración derivados que no impliquen competencias de la asamblea legislativa plurinacional, ni se hallen comprendidos en la categoría de tratados formales, se internalizaran por el gobierno del estado plurinacional de Bolivia mediante Decreto Supremo, en materia a su materia, naturaleza y trascendencia legal, que exige el pronunciamiento del órgano ejecutivo en su conjunto, se entiende la importancia de su clasificación para este tipo de acuerdos, debiendo tenerse en cuenta que el artículo 6 de dicho reglamento establece que los acuerdos interinstitucionales internacionales y los acuerdos de integración derivados también constituyen tratados abreviados, en el caso de los acuerdos de integración derivados se necesitara para su internalización en el país de la emisión de un Decreto Supremo, aspecto que no fue clarificado por la autoridad demandada que únicamente se limito a desglosar la normativa referida sin determinar de manera expresa y precisa si el segundo protocolo adicional sobre infracciones y sanciones de la ATIT suscrito en el marco de la Aladi se constituye o no en un acuerdo de integración derivado, o si en su caso se tratara de un acuerdo interinstitucional internacional".

Por su parte, el artículo 12 de la Ley 2341 señala que solo podrán ser impuestas las sanciones administrativas previstas por norma expresa, lo cual no existe en el caso del Segundo Protocolo del ATIT que no ha sido internalizado mediante norma nacional expresa y por tanto no cumpliría el carácter formal del principio de legalidad.

En este sentido la S.C. 063/2015 pronunciada dentro de la acción de amparo constitucional interpuesta por Rene Rojas Bonilla y otros y cuyos presupuestos facticos son similares a los del presente caso, establece que : "en cuanto a su elemento, legalidad en sentido material, aplicable al caso de autos que nos ocupa, se entiende que se vulnero este concepto que viene a ser el principio de taxatividad de la ley, toda vez que se tomo en cuenta la participación del conjuces estando abrogada la ley de organización judicial, que les facultaba participar en casos excepcionales y se soslaya la vigencia de la Ley del Órgano judicial, en la que no establece la participación de los conjuces, por lo que seria ilegal la misma, sin que exista una ley expresa a ello se refiere el principio de taxatividad de la ley, que debe ser precisa y actual".

- DE LA RATIFICACION DEL ATIT POR LEY 1159

El Acuerdo sobre transporte Internacional Terrestre no habría sido ratificado por la Ley 1158 de 30 de mayo de 1990, como erróneamente señala en la resolución de Revocatoria impugnada por cuanto esta ley determina lo siguiente: "**Artículo Único.-** ratifícase el convenio sobre el contrato de transporte internacional y las normas sobre responsabilidad civil porteador



terrestre asimismo, el convenio sobre transporte internacional terrestre con todos los anexos".

En este sentido, jurídicamente no es lo mismo el convenio sobre transporte internacional terrestre y el acuerdo sobre transporte internacional terrestre, el primero ha sido ratificado por ley 1158. En cambio el acuerdo sobre transporte internacional terrestre ATIT fue suscrito el 1 de enero de 1990 y protocolizado al amparo del Tratado de Montevideo de 1980 de la ALADI como acuerdo de alcance parcial N° 3 de su artículo 14 y su vigencia está supeditada de acuerdo a lo establecido en su artículo 61, que señala que el presente acuerdo entrara en vigencia a partir del 1 de febrero de 1990 para los países que lo hayan puesto en vigor administrativamente en sus respectivos territorios.

El segundo protocolo adicional sobre infracciones y sanciones fue aprobado como acuerdo ALADI/AAP/A14TM/3.2 de 17 de febrero de 2005, es decir dentro del marco legal del tratado de Montevideo por lo tanto la ATT no puede basar las aplicaciones de este protocolo en la ley 1158 lo cual constituye una vulneración al debido proceso.

- Concluye el memorial solicitando la revocatoria de la resolución de revocatoria ATT-DJ-RA RE TR LP 94/2019

CONSIDERANDO:

Que, previo al análisis y valoración de los argumentos que expone el recurrente en el presente Recurso Jerárquico, corresponde a esta Autoridad Jerárquica, en el marco del debido proceso consagrado en el parágrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del estado Plurinacional, el principio de sometimiento pleno a la Ley y principio de legalidad previstos en el artículo 4 incisos c) y g) de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo de 23 de abril de 2002, contextualizar la relación de antecedentes que conforman este caso señalando los siguientes aspectos:

1. ANTECEDENTES.-

Que, corresponde considerar una prelación de todos los antecedentes en el presente proceso:

Que, según el reclamo presentado por los pasajeros contra la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L., por retraso en la salida a la república del Perú, poniendo a conocimiento de ODECO de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT, tal situación.

Que, en este marco el Informe Técnico ATT-DTRSP ODE TLP-INF TEC LP 43/2017 de 8 de marzo de 2017, emitido por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT, advierte que durante los controles rutinarios desarrollados por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT, a través de la Dirección Técnica Sectorial de Transportes y Servicio Postal en la Terminal terrestre de la ciudad de la Paz se estableció que en fecha 11 de enero de 2017 el bus de la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L., con placa de control 3091-LRH realizó viajes en la ruta La Paz – Cuzco (Peru) a horas 16:30, sin contar con el debido horario emitido por la autoridad competente.

Que, asimismo el citado Informe Técnico ATT-DTRSP ODE TLP-INF TEC LP 43/2017 de 8 de marzo de 2017, señala que verificado el sistema de Información de Operadores del Viceministerio de Transportes SIO-NET, se advierte que el citado



Viceministerio autorizo al operador para prestar el servicio de transporte terrestre internacional desde la ciudad de la Paz (Bolivia) con destino a la ciudad de Cuzco (Perú) a horas 08:00 a.m. vale decir el operador realizo la venta de pasajes y programo el inicio de sus operaciones en un horario diferente al autorizado (16:30 p.m.)

Que, en tal sentido la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT formulo cargos mediante el Auto ATT-DJ-A-TR LP 326/2018 de 22 de octubre de 2018, contra la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L., por no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada infracción administrativa prevista en el numeral 3, inciso a) del artículo 4 del Segundo Protocolo Adicional sobre infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Que, posteriormente la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT emitió la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 100/2019 de 30 de agosto de 2019, resolviendo declarar probados los cargos formulados mediante Auto ATT-DJ-A-TR LP 326/2018 de 22 de octubre de 2018, en contra de la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L., por no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada tipificada en el numeral 3 del inciso a) del artículo 4 del Segundo Protocolo sobre infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Que, en ese sentido la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L. en fecha 16 de septiembre de 2019 presenta a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT recurso de revocatoria en contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 100/2019 de 30 de agosto de 2019.

Que, mediante Auto ATT-DJ-PROV LP 45/2019 de 11 de octubre de 2019, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, requiere a la señora Beatriz Clemencia Patton Valdez presentar en el plazo de cinco días el Testimonio de Poder que la faculta a plantear impugnaciones.

Que, conforme al Recurso de Revocatoria presentado por la señora Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la EMPRESA DE TRANSPORTES INTERNACIONAL LITORAL S.R.L., la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT emite la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, disponiendo el rechazo del recurso de revocatoria interpuesto.

2. ANÁLISIS DE LA CONTROVERSIA.-

En relación a que se habría vulnerado la seguridad jurídica por haberse sancionado con una norma (Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones) la cual no habría sido internalizada por Bolivia, constituyéndose la misma en un acuerdo de integración derivado en el marco de la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el numeral III del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados Decreto Supremo N°. 2476 de 20 de junio de 2012.

- Al respecto cabe señalar que el ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT, fue suscrito en el ámbito de la Asociación Latinoamericana de Integración de la ALADI en septiembre de 1990, en el marco del Tratado de Montevideo 1980 y sirve de marco jurídico para la prestación de servicios de transporte terrestre en 7 países miembros de la



Asociación (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) y ratificado por Bolivia mediante la Ley N° 1158 de 30 de mayo de de 1990.

Concordante con lo citado en el acápite anterior, en el marco del proceso de la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI se suscribió en fecha 16 de febrero de 2005, el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, el cual establece la aplicación de sanciones de acuerdo al tipo de infracciones efectuadas por las empresas que realizan transporte internacional terrestre.

En tal sentido, el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, en su artículo 12, establece una cláusula de vigencia la cual señala que la misma "entrara en vigor en la fecha de su suscripción".

Ahora bien en el marco del artículo 4 de la Ley de Organización del Poder Ejecutivo N° 2446 de 19 de marzo de 2003, (vigente al momento de efectuarse la firma del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones), dispone que el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto tiene la atribución de negociar y suscribir tratados y convenios internacionales, en el marco de las políticas definidas por el Presidente de la República, en este contexto el Ministro de Relaciones Exteriores con la debida capacidad suscribió en fecha 16 de febrero de 2005, el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT.

Queda claro que el Estado Boliviano en el ejercicio de su soberanía, suscribió a través del Ministro de Relaciones Exteriores en el marco del proceso de la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI en fecha 16 de febrero de 2005, el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT.

Ahora bien la internalización se entiende como la forma de incorporación de la norma internacional al ordenamiento jurídico boliviano, en el presente caso no es necesario la emisión de un Decreto Supremo para su internalización, por cuanto el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones se encuentra vigente en el Ordenamiento Jurídico Nacional a partir de la fecha de su suscripción, es decir desde el 16 de febrero de 2005.

Es así que de acuerdo a lo descrito en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, se encuentra vigente en el Ordenamiento Jurídico Nacional desde la fecha de su suscripción, es decir desde el 16 de febrero de 2005, no siendo necesario su internalización por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo.

En tal sentido, la vigencia y aplicabilidad del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, son inmediatas a partir de su suscripción y de cumplimiento obligatorio.

Ahora bien en relación a que el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones sería un acuerdo de integración derivado en el marco de la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el numeral III del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados Decreto Supremo N°. 2476 de 20 de junio de 2012.



Al respecto cabe señalar que el párrafo III del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados aprobado mediante Decreto Supremo N° 2476 de 20 de mayo de 2012, dispone que "Los Acuerdos de Integración Derivados que no impliquen competencias de la Asamblea Legislativa Plurinacional, ni se hallen comprendidos en la categoría de Tratados Formales, se internalizarán por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo, en mérito a su materia, naturaleza y trascendencia legal, que exige el pronunciamiento del Órgano Ejecutivo en su conjunto. El mismo tratamiento se otorgará a las modificaciones que se incorporen a su texto de manera posterior".

De lo descrito se advierte que los Acuerdos de Integración Derivados que no impliquen competencias de la Asamblea Legislativa Plurinacional deben internalizarse mediante Decreto Supremo.

No obstante lo citado, en el presente caso debe considerarse que la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados aprobado mediante Decreto Supremo N°. 2476 de 20 de junio de 2012, son disposiciones normativas emitidas de manera posterior al Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones la cual fue suscrito el 16 de febrero de 2005.

Al respecto, el artículo 123 de la Constitución Política del Estado dispone " La ley sólo dispone para lo venidero y no tendrá efecto retroactivo, excepto en materia laboral, cuando lo determine expresamente a favor de las trabajadoras y de los trabajadores; en materia penal, cuando beneficie a la imputada o al imputado; en materia de corrupción, para investigar, procesar y sancionar los delitos cometidos por servidores públicos contra los intereses del Estado; y en el resto de los casos señalados por la Constitución".

Concordante con lo señalado el artículo 77 de la Ley de Procedimiento Administrativo N° 2341 de 23 de abril de 2002, determina que "solo serán aplicables las disposiciones sancionadoras que estuvieran vigentes en el momento de producirse los hechos que constituyan la infracción administrativa".

Asimismo, el Ministerio de Relaciones Exteriores mediante nota GM-DGAJ-UAJ-Cs-3288/2019 de 2 de octubre de 2019, en el punto 3, señala "Sobre el particular, la Constitución Política del Estado, promulgada el 7 de febrero de 2009, en su Artículo 123 establece que la Ley solo dispone para lo venidero y no tiene efecto retroactivo sino en materia laboral, penal y de corrupción. Asimismo, la Disposición Transitoria Novena del citado Texto Constitucional, determina que los tratados internacionales anteriores a la Constitución y que no la contradigan se mantendrán en el ordenamiento jurídico interno, con rango de ley.

Por su parte, la Ley N° 401 de Celebración de Tratados que tiene por objeto establecer el procedimiento para la celebración de tratados internacionales por el Estado Plurinacional de Bolivia, fue promulgada el 18 de septiembre de 2013, con posterioridad a la suscripción del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones que entro en vigor en la fecha de su suscripción por lo que no aplica su clasificación".

De la normativa transcrita, queda claro que por mandato constitucional y regla general las normas no tienen efectos retroactivos en el tiempo, sus efectos sólo operan para lo venidero desde el momento de su publicación o legal notificación.



En tal sentido, la normativa contenida en la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados aprobado mediante Decreto Supremo N°. 2476 de 20 de junio de 2012, no presenta características retroactivas.

Es importante dejar absolutamente claro que la eficacia del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, se aplica desde su suscripción, es decir desde el 16 de febrero de 2005, no siendo necesario su internalización por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo, por cuanto la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados aprobado mediante Decreto Supremo N°. 2476 de 20 de junio de 2012, son disposiciones normativas elaboradas de manera posterior al Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y sanciones.

Como se advierte, del análisis *ut supra* en el presente caso no existe vulneración al principio de seguridad jurídica, entendida *"como principio emergente y dentro de un Estado de Derecho, implica la protección constitucional de la actuación arbitraria estatal; por lo tanto, la relación Estado-ciudadano (a) debe sujetarse a reglas claras, precisas y determinadas, en especial a las leyes, que deben desarrollar los mandatos de la Constitución Política del Estado, buscando en su contenido la materialización de los derechos y garantías fundamentales previstos en la Ley Fundamental, es decir, que sea previsible para la sociedad la actuación estatal; este entendimiento está acorde con el nuevo texto constitucional, que en su art. 178 dispone que la potestad de impartir justicia emana del pueblo boliviano y se sustenta, entre otros, en los principios de independencia, imparcialidad, seguridad jurídica, probidad y celeridad"* así se desprende de la Sentencia Constitucional 0070/2010-R de 3 de mayo de 2010.

Entonces la importancia de la seguridad jurídica es fundamental en un proceso sancionatorio. Al garantizarse un proceso justo, en este marco, no se ha vulnerado el principio de seguridad jurídica, toda vez que el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional – ATIT, no es un acuerdo de integración derivado ya que no aplica la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el numeral III del artículo 8 del Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados Decreto Supremo N°. 2476 de 20 de junio de 2012, ya que no contienen un efecto retroactivo para su aplicación.

Acerca de que el Tribunal Constitucional mediante la Sentencia 796/2018-S1 de 28 de noviembre de 2019, en un caso de similar característica haya determinado que el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y sanciones debió internalizarse mediante Decreto Supremo.

- Cabe señalar que la citada Sentencia Constitucional 796/2018-S1 de 28 de noviembre de 2019, dispone que no tiene claro a que clasificación pertenece el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones, así lo señala el Tribunal Constitucional en la citada Sentencia Constitucional 796/2018-S1 de 28 de noviembre de 2019 *"...en efecto no llega a comprenderse con precisión cuál es la clasificación otorgada en particular al Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del ATIT que fue suscrito en el marco del proceso de integración de la ALADI, habiéndose simplemente señalado que un tratado abreviado es aquel que versa sobre competencias exclusivas del Órgano Ejecutivo y que por su materia no requieren ratificación por el*



Órgano Legislativo; y por otro lado, que un acuerdo interinstitucional internacional es un tratado abreviado, para posteriormente indicar que un acuerdo de integración derivado es un tratado abreviado suscrito en el marco de procesos de integración, concluyendo finalmente en señalar que constituyen tratados abreviados tanto los acuerdos interinstitucionales internacionales como los acuerdos de integración derivados; en ese entendido, de todo el desglose referido, se puede advertir que la autoridad demandada no determinó con claridad cuál de estas dos clasificaciones de acuerdos correspondería propiamente al cuestionado Protocolo...".

De la revisión del presente caso se advierte que la Ley de Celebración de Tratados N° 401 de 18 de septiembre de 2012 y el Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados aprobado mediante Decreto Supremo N° 2476 de 20 de junio de 2012, son disposiciones legales emitidas de manera posterior por lo que no es posible su aplicación ya que las mismas no son retroactivas, considerando que el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones rige desde la fecha de su suscripción es decir desde el 16 de febrero de 2005.

En relación a que el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT no habría sido ratificado por la Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990.

- Al respecto, el "ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT, fue suscrito en el ámbito de la Asociación Latinoamericana de Integración de la ALADI en septiembre de 1990, en el marco del Tratado de Montevideo 1980 y sirve de marco jurídico para la prestación de servicios de transporte terrestre en 7 países miembros de la Asociación (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) y ratificado por Bolivia mediante la Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990.

En 1989, durante la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, celebrada en Santiago de Chile, se aprobó el texto básico actual del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y se recomendó su pronta ratificación mediante la suscripción de un Acuerdo de Alcance Parcial en el marco del Tratado de Montevideo 1980 de la Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI".(ALADI antecedentes).

En este marco mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990, se dispuso "ratificar el "Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional y las Normas sobre Responsabilidades Civil del Porteador Terrestre (CRT) como asimismo el "Convenio sobre el Transporte Internacional Terrestre" con todos sus anexos suscritos por los señores Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur en fecha 31 de agosto y 1 de septiembre de 1989 respectivamente, en la ciudad de Santiago de Chile".

En tal sentido, el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, ha sido ratificado mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990, así se desprende de la nota emitida por el Ministerio de Relaciones Exteriores cite GM-DGAJ-UAJ-Cs-3288/2019 de 2 de octubre de 2019, la cual señala en el punto dos que al "momento de la suscripción del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y sanciones, se encontraba vigente la Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990, mediante la cual se ratificó el "Convenio de Transporte Internacional y las Normas sobre Responsabilidades Civil del Porteador Terrestres (CRT) y el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre con todos sus anexos.



Asimismo, se tiene el "Tratado de Montevideo" de 12 de agosto de 1980, ratificado por el estado Boliviano mediante Decreto Supremo N° 18508 de 23 de julio de 1981 y aprobado en su integridad por Ley N° 871 de 27 de mayo de 1986.

Los mencionados instrumentos internacionales no han sido denunciados por el Estado Plurinacional de Bolivia por lo que son de carácter vinculante para los Estados Partes".

De acuerdo a lo descrito precedentemente el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT ha sido ratificado mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990.

Que, por todo el análisis efectuado y con base en criterios de razonabilidad y estricto cumplimiento de la normativa del sector, se puede concluir que el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, se encuentra vigente en el Ordenamiento Jurídico Nacional desde la fecha de su suscripción, es decir desde el 16 de febrero de 2005, no siendo necesario su internalización por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo.

Que, en tal sentido la sanción impuesta a la empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., se encuentra plenamente vigente en el ordenamiento jurídico nacional descrita en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT suscrito en fecha 16 de febrero.

CONSIDERANDO:

Que, el informe jurídico INF/MOPS/DGAJ N° 154/2020 de 9 de marzo de 2020, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis al recurso jerárquico interpuesto el 18 de noviembre de 2019, por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la Empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, concluye confirmar en todas sus partes la citada Resolución de Revocatoria.

Que, el informe jurídico INF/MOPS/DGAJ N° 154/2020 de 9 de marzo de 2020, de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del Recurso Jerárquico, recomienda que en el marco de lo dispuesto en el inciso b) del párrafo II del artículo 91 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial – SIRESE, se emita la respectiva resolución ministerial jerárquica, rechazando el recurso jerárquico interpuesto por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la Empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L. contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, confirmando en todas sus partes la citada Resolución de Revocatoria.

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Presidencial N° 4141 de 28 de enero de 2020, la señora Presidente Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia, designó al ciudadano Iván Arias Durán como Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

POR TANTO,

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

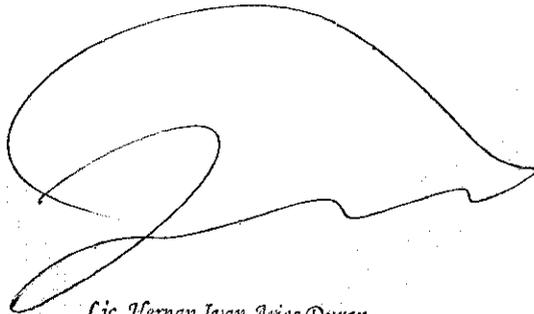


atribuciones,

RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- RECHAZAR EL Recurso Jerárquico interpuesto por Beatriz Clemencia Patton Valdez en representación de la Empresa de Transportes Internacional Litoral S.R.L., contra la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 94/2019 de 28 de octubre de 2019, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte - ATT, confirmándola en todas sus partes, de conformidad a las consideraciones expuestas en la presente resolución Ministerial Jerárquica.

Comuníquese, regístrese y archívese.



Lic. Herman Ivan Arias Duran
MINISTRO
OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

