

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



TESIS DE GRADO

**“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y FÁCTICOS PARA LA CREACIÓN DE
UNA LEY DE TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE EN BOLIVIA”**

TESIS PRESENTADA PARA OPTAR EL GRADO DE LICENCIATURA EN DERECHO

POSTULANTE: ELIANA ESTRADA GERSTENBERGER

TUTOR : DRA. CECILIA ROCABADO TUBERT

La Paz – Bolivia

2008

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación va dedicado a mi madre que me trajo al mundo, que con su gran sacrificio, paciencia y apoyo incondicional me dio la educación, amor y cariño, enseñándome cada día el amor a nuestro Padre Celestial.

Gracias mamita porque eres la mejor madre que Dios me ha regalado, que Dios la bendiga siempre, y la mantenga muchos años a nuestro lado.



AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer en primer lugar a Dios por la vida, la salud, por estar siempre a mi lado, por la oportunidad de seguir la carrera de abogacía, por el hogar que me regaló, también quiero agradecer a mi esposo por su incansable apoyo y ánimo que me brindo a lo largo de mis estudios, instándome siempre a seguir adelante, gracias Edwin porque siempre estuviste a mi lado sosteniendo mi mano cuando quise desmayar, también gracias a mi tesoro maspreciado mi pequeño hijo Joel por haberme apoyado y comprendido en los momentos que no pude estar a su lado por razones de estudio, gracias a mi casa de estudio de Derecho por haberme abierto las puertas confiando en mi persona, para que pudiera profesionalizarme.

Resumen o Abstrac

Fundamentos Jurídicos y Fácticos para la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia

El presente trabajo de investigación esta enmarcado en demostrar la necesidad de crear una ley que regule el Transporte Automotor Terrestre de pasajeros.

Ya que, nuestra sociedad Boliviana no cuenta con un cuerpo legal que norme de manera eficiente el transporte tanto en el área Interdepartamental, Interprovincial y Urbano.

Existen muchos problemas en cuanto al transporte en las tres áreas ya mencionadas, ya que el transporte nacional se rige y siempre se ha regido por resoluciones y Decretos, lo que no llena los vacíos jurídicos existentes, ni pone fin a esta problemática.

Es por ello que existe una gran inseguridad jurídica tanto para operadores como para usuarios, también las autoridades encargadas del control del transporte nacional no cuentan con instrumentos normativos y equipos de control eficaces que hagan viable un control efectivo sobre estas modalidades de servicios.

Por lo que urge que el país se dote de una Ley de Transporte que regule el servicio de transporte de pasajeros y carga en todas sus modalidades: Interdepartamental, Interprovincial y Urbano.

Sólo una Ley puede lograr la regulación y control del servicio, asimismo establecer la seguridad jurídica a operadores y usuarios, estableciendo su derechos y obligaciones.

Sólo una Ley puede generar reglamentos que hagan brindar un buen servicio, con comodidad y sobre todo con seguridad estableciendo las condiciones técnicas y control serio sobre su desenvolvimiento en cuanto a los conductores y sus tripulantes.

ÍNDICE

ÍNDICE

ENUNCIADO DEL TEMA DE TESIS.....	1
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	1
2. PROBLEMATIZACIÓN.....	2
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE TESIS.....	4
3.1. Delimitación Temática.....	4
3.2. Delimitación Espacial.....	4
3.3. Delimitación Temporal.....	4
4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA.....	5
5. OBJETIVOS DEL TEMA DE TESIS.....	7
5.1. General.....	7
5.2. Específico.....	7
6. MARCO DE REFERENCIA	7
7. HIPÓTESIS.....	9
7.1. Variables.....	9
7.1.1. Independiente.....	9
7.1.2. Dependiente.....	10
8. MÉTODOS Y TÉCNICAS.....	10
8.1. Métodos.....	10
8.1.1. Métodos Generales.....	10
8.1.2. Métodos Especiales.....	11
8.2. Técnicas.....	11

CAPÍTULO I
ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1. CARRETERA Y TRANSPORTE: VIDA Y DESARROLLO PARA LOS PUEBLOS.....	13
1.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE EN BOLIVIA	16

CAPITULO II
TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE NACIONAL DE PASAJEROS

2.1. TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE INTERDEPARTAMENTAL.....	32
2.2. TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE INTERPROVINCIAL.....	35
2.3. TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE URBANO.....	37
2.4. LEY DE CARGAS.....	39

CAPITULO III
MARCO JURÍDICO

3.1. ANÁLISIS LEGAL.....	41
3.2. LEGISLACIÓN COMPARADA.....	54

CAPITULO IV
TRABAJO DE CAMPO

4.1. COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	59
4.2. CONCLUSIÓN.....	79

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

ANTEPROYECTO

*DISEÑO DE LA
INVESTIGACIÓN*

ENUNCIADO DEL TEMA DE TESIS

“Fundamentos Jurídicos y Fácticos para la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia”

1.- IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La falta de una Ley que regule el Transporte Automotor Terrestre ha traído como consecuencia una serie de problemas en cuanto a una aplicación efectiva de los Decretos Supremos y Resoluciones existentes en el área de transportes como problemas de competencias entre las entidades encargadas de regular y controlar el Transporte Automotor Terrestre.

Así mismo, se presentan problemas en el cumplimiento de Requisitos de forma para poder operar en el ámbito Nacional, esto por parte de los operadores y por otro lado, el desconocimiento de Derechos y obligaciones de los usuarios, todo esto debido a que no existe en el país una Norma que regule de manera seria los diversos conflictos suscitados en el Transporte Automotor Terrestre Nacional, así mismo esta problemática de transporte debe ser resuelta a través de una Ley de Transporte Automotor Terrestre, facultando al Viceministerio de Transporte como Órgano Superior, la regulación efectiva a empresas de Transportes Automotor Terrestre, ya que actualmente el transporte Nacional solo se rige mediante Decretos Supremos y Resoluciones, lo que no viene a llenar los vacíos jurídicos existentes sino mas bien provocan desorden y desubicación en cuanto a competencias de diferentes entidades encargadas de regular.

Es por ello que se ve la necesidad de normar el transporte terrestre a nivel Nacional para poner fin a estas diferentes controversias.

Hasta la fecha dentro del Transporte Automotor Terrestre Nacional no existe una ley que cuente con normativas adecuadas que regulen la prestación del servicio de Transporte Terrestre Nacional, de la misma forma que norme la calidad y seguridad del servicio automotor terrestre en el área pública.

2.- PROBLEMATIZACIÓN

En vista de toda esta problemática surgen las siguientes interrogantes que las iremos respondiendo a lo largo de esta investigación:

¿Realmente existe la necesidad de crear una ley de Transporte Automotor Terrestre a nivel Nacional?

Por lo anteriormente expuesto, en lo largo del desarrollo de este trabajo investigativo, se observó la necesidad de la creación de una Ley, que otorgue seguridad jurídica tanto a operadores como a usuarios.

¿Qué importancia tendrá la creación de una Ley que regule el transporte Terrestre Automotor a nivel Nacional?

La creación de una ley de transporte automotor terrestre en Bolivia, será importante para un mejor desempeño de las actividades del transporte terrestre, su importancia está en que Bolivia en este sector ya no se regirá por Decretos o Resoluciones, sino contará con un cuerpo legal donde también se establezcan las competencias de las diferentes entidades involucradas en este rubro.

¿Quién es el directo responsable de dar la seguridad y garantizar los derechos y obligaciones de los usuarios y operadores?

El directo responsable de dar la seguridad tanto a operadores como también a usuarios es el Estado, de acuerdo a lo que establece en la C.P.E., en su artículo 7, el Estado a través de este artículo otorga los derechos fundamentales, como ser derecho a la vida, salud, y seguridad, por lo que debe realizarlo a través de una normativa legal, en la que se establezcan condiciones de seguridad.

¿Cuáles son los problemas existentes por falta de una norma que regule el transporte automotor terrestre en Bolivia?

La falta de una aplicación seria en cuanto a normas existentes como Decretos Supremos y Resoluciones, lo que lleva a provocar un desorden, primero en competencias de las entidades encargadas de este rubro, asimismo normas sectoriales que no llenan vacíos jurídicos existentes en el Transporte.

¿Cuáles serán los resultados positivos de la creación y aplicación de una ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia?

Da mayor seguridad a la sociedad en general.

Que, en una ley de Transporte Automotor Terrestre, se establecerán derechos y garantías tanto para operadores como para usuarios.

Se establecerán competencias de entidades involucradas en el rubro.

Se establecerán sanciones de acuerdo a la magnitud del problema en caso de que se infrinja la ley.

¿A qué áreas del Transporte Automotor Terrestre se aplicará esta ley?

Esta ley se aplicará al transporte Automotor Terrestre de pasajeros.

3.- DELIMITACIÓN DEL TEMA DE TESIS

3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA

La delimitación temática, se enmarcó en la necesidad de crear una Norma que regule el Transporte Nacional, enmarcado dentro del Derecho Público, y el Derecho de Transportes, ya que el derecho de Transporte es parte del Derecho Público.

3.2.- DELIMITACIÓN ESPACIAL

En la presente investigación se tomó en cuenta el espacio a nivel Nacional, ya que la mencionada Ley de transporte automotor regirá para todo el ámbito del territorio Nacional a personas Naturales y/o jurídicas, públicas y/o privadas que presten y/o reciban servicio de transporte Terrestre en el territorio Nacional, específicamente se tomó como punto de partida el departamento de La Paz.

3.3.- DELIMITACIÓN TEMPORAL

Para el presente tema de investigación, se tomó como delimitación

temporal a partir del 01 de diciembre de 1916, en estas fechas se emitió la primera normativa en cuanto al Transporte Terrestre Automotor, y abarca hasta el año 2007, de este periodo de tiempo, se analizó el incremento de la problemática del transporte terrestre Nacional, puesto que no ha sido eficiente la aplicación de estas normativas, porque han sido normas dispersas.

4.- FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA

Bolivia aún no cuenta con una ley que regule el Transporte Automotor Terrestre, por ello es que existe la necesidad de crear una Norma que regule el transporte Nacional; mediante una Ley de Transporte Terrestre del que derivarán reglamentos de forma separada para las diferentes áreas.

El área del Transporte es de mucha importancia, debido a que tiene incidencia directa en el desarrollo del país coadyuvando al intercambio de bienes, por lo tanto, se constituye en un factor primordial para el desarrollo económico, porque a través del transporte se intercambian bienes, por ejemplo: el transporte de pasajeros comerciantes que transportan sus mercaderías de un lugar a otro, generando ingresos económicos de manera directa e indirecta para el lugar o también se puede decir el traslado de turistas de un lugar a otro, los cuales también generan ingresos económicos para Bolivia.

La necesidad de crear este cuerpo legal se debe a que, el área de Transporte Terrestre se ha visto vulnerada por la falta de una normativa, que proporcione directrices de ordenamiento Jurídico en el ámbito Nacional.

Considerando que el Transporte Automotor Terrestre se constituye en un elemento imprescindible para la integración del país, tanto en el ámbito económico, social, y también cultural, por lo que existe la necesidad de que este sector cuente con una normativa legal que pueda regir a nivel nacional las capacidades, volúmenes, cumplimiento de horarios, y años de vidas de los motorizados lo que permitirá a los operadores y usuarios una mayor seguridad jurídica.

Los países que cuentan con un sistema de Normas de transporte que regulan todas sus regiones y fronteras, poseen ventajas competitivas con respecto a países que no la tienen, como Bolivia; por ejemplo: en Chile, en su normativa tienen mayor control en esta área, no permiten la circulación de vehículos sin que antes los

chóferes hayan sido previamente capacitados no solamente en la conducción del vehículo sino también en el trato hacia los usuario, de ahí su importancia en generar una normativa para el transporte Nacional.

En los párrafos anteriores se mencionó establecer las autoridades competentes, esto es importante establecerlo a través de una ley; ya que; la coordinación de las instituciones que se involucrarán en esta área puedan llevar a cabo una coordinada labor en beneficio del sector de transporte.

Es por ello la importancia de contar con una ley que contenga elementos que rijan la seguridad y calidad de la prestación de servicio, se puede decir que, contar con una ley no solo beneficiará al sector de transporte sino al País en su conjunto, lo que permitirá un mayor desarrollo socio-económico, Debido a la frecuente circulación de vehículos que ponen en movimiento la economía del país integrando el territorio nacional, por lo tanto el aumento de la económica de quienes habitan en los lugares por donde estos medios circulan.

5. OBJETIVOS DEL TEMA DE TESIS

5.1. GENERAL

- ❖ Demostrar la necesidad de la creación de una ley de Transporte Automotor Terrestre público a nivel nacional.

5.2.- ESPECÍFICOS

- ❖ Establecer un régimen Legal y Normativo que organice y regule la prestación del servicio del transporte automotor terrestre.
- ❖ Establecer derechos y garantías para operadores y usuarios.

6. MARCO DE REFERENCIA

MARCO TEÓRICO

Para el referido tema se tomó como marco teórico la corriente positivismo jurídico.

Que de acuerdo al autor “Norberto Bobbio”¹; el derecho es siempre un instrumento idóneo para obtener ciertos fines como ser el orden, la paz, y la seguridad jurídica.

El derecho de acuerdo a esta teoría es un instrumento escrito dirigido a orientar el orden social dentro de un país, así también el control y fiscalización por parte de las entidades encargadas de efectuar dicha tarea, por otra parte, cuando dice paz y seguridad jurídica, es esa paz y seguridad jurídica que cada persona espera cuando hace uso de algunos de los servicios existentes en el transporte automotor terrestre.

Si embargo la teoría del derecho positivo hace una clara distinción entre moral y derecho, asimismo sabemos que el derecho es bilateral y exterior, no obstante la moral es unilateral e interior, es por esta razón que se ve la importancia de ésta corriente jurídica para este tema de transporte; ya que el derecho rige la conducta exterior del ser humano, por lo que este argumento de investigación sobre los fundamentos jurídicos existentes para la creación de una ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, se proyecta específicamente a la conducta exterior de las personas ya que la obligación jurídica es establecida por el derecho de manera pura y exclusivamente objetiva independientemente de que piense o sienta el sujeto en su interior.

Por su parte el autor “Alf Ross”² entre algunas de sus seis tesis propugnadas, formula la concepción imperativa de las normas jurídicas, es decir que las normas

¹ <http://es.wikipedia.org/wiki/positivismo>

jurídicas son ordenes impartidas por los legisladores hacia otros, igualmente está su concepción del derecho como ese conjunto de normas que se aplican por medio de la fuerza, por lo que si alguna persona infringe la norma se emplea la fuerza pública para el cumplimiento de la norma.

Por ejemplo: si algún chofer de transporte Interdepartamental, pasa de largo en uno de los controles de peaje sabiendo que tiene que detenerse para el pago de la tasa y también para la inspección policial, tendrá que utilizarse la fuerza pública para que se dé cumplimiento a la normativa legal y de esta manera suministrarle la sanción correspondiente; de la misma forma el mencionado autor sostiene la idea de que todo ordenamiento jurídico debe ser obedecido, es por esta razón que esta teoría se ha sustentado con el fin de demostrar la necesidad de la creación de una ley de transporte automotor terrestre en Bolivia, ya que con la existencia de una normativa jurídica que regule el transporte tendrá que ser obedecida, por las personas que se dedican al transporte automotor público de nuestro país.

Esta teoría ayudó a establecer un régimen legal, para el Transporte Automotor Terrestre, ya que la teoría del positivismo jurídico se basa en lo imperativo de la norma escrita, la misma que se debe obedecer, por lo tanto con la creación de una ley de Transporte Automotor terrestre, se da mayor seguridad tanto a operadores como a usuarios y coadyuva al orden social.

7.- HIPÓTESIS

“La creación de una ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, favorecerá al mejoramiento, calidad, control y regulación del Transporte Automotor Terrestre Nacional, asegurando derechos y garantías a los operadores y usuarios.”

7.1.- VARIABLES

² <http://es.wikipedia.org/wiki/Luspositivismo>

7.1.1.- INDEPENDIENTE

La creación de una ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia

7.1.2.- DEPENDIENTE

Favorecerá al mejoramiento, calidad, control y regulación del Transporte Automotor Terrestre Nacional, asegurando derechos y garantías a los operadores y usuarios.

8.- MÉTODOS Y TÉCNICAS

8.1. MÉTODOS

Para la presente investigación se utilizó los siguientes métodos:

8.1.1. MÉTODOS GENERALES

Se utilizó el método:

Descriptivo.- Este método ha permitido describir la problemática existente en el país por falta de una normativa que ponga los lineamientos del transporte automotor terrestre en Bolivia.

Analítico.- Este método ha permitido hacer un análisis para encontrar el sentido y alcance de la problemática existente en el Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, igualmente un análisis a las normas que han regulado el Transporte Terrestre en Bolivia, para que a partir de la

creación de una Normativa se de la seguridad jurídica al Transporte Automotor Terrestre en Bolivia.

8.1.2. MÉTODOS ESPECIALES

En este trabajo de investigación se ha utilizado el “método deductivo” en el marco histórico, ya que se tomó como inicio la fecha de 1916, lo que ayuda a entender que a lo largo de la historia Boliviana no ha existido una ley que regule el transporte automotor terrestre, lo que lleva a ver la necesidad imperiosa de la creación de una Ley, que de los lineamientos a este rubro de suma importancia para el país, también se utilizó el “método inductivo” en el trabajo de campo tomando como referencia a la ciudad de La Paz, de igual forma se toma en cuenta los casos sucedidos en el departamento de La Paz, para la creación de una ley que regule a nivel Nacional

8.2.- TÉCNICAS

En el presente tema de investigación se utilizó las técnicas de:

Diseño Bibliográfico.

- ❖ Constitución Política del Estado; Ley N° 1600 SIRESE (Sistema de Regulación Sectorial), de 28 de octubre de 1994; Ley N° 2028 Municipalidades de 28 de octubre de 1999.
- ❖ Decreto Supremo N° 5741 de 17 de marzo de 1961, Decreto Supremo 19460 del 14 de marzo de 1983; Decreto Supremo N° 20177 del 12 de abril de 1984; Decreto Supremo N° 21302 del 20 de junio de 1986; Decreto Supremo 24178 de 8 de diciembre de 1995, Decreto Supremo

24753 del 31 de julio de 1997; Decreto Supremo N° 28631 de 8 de marzo 2006; Decreto supremo N° 29293 del 3 de octubre de 2007.

- ❖ Resolución Ministerial N° 4773; Resolución Ministerial N° 268 del 2 de octubre de 2004.

Diseño de campo:

- ❖ Se realizo encuestas a usuarios como parte de la población en general, también se realizó encuesta a operadores y conductores de las áreas Interdepartamental Interprovincial y Urbano.

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

En comparación de otros países, Bolivia no cuenta aún con un cuerpo normativo en materia de Transporte Automotor Terrestre, lo que ocasiona la existencia de un gran vacío jurídico en esta área.

Se observa que en Bolivia, existen muchos problemas en el Transporte Automotor Terrestre, como el establecimiento de derechos y garantías de operadores y usuarios, asimismo la falta del control y fiscalización por parte de las entidades encargadas de este rubro.

Es por ello que la motivación de este trabajo investigativo es fundamentar la necesidad de la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, ya que, no ha sido suficiente la regulación del transporte terrestre solo mediante Decretos, Resoluciones y Reglamentos, porque han sido solo normas sectoriales y temporales, que no han cubierto las necesidades existentes, es decir no han sido suficiente para llenar los vacíos jurídicos existentes, sin embargo, con la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, favorecerá al mejoramiento, calidad, control y regulación del Transporte Automotor Terrestre Nacional, asegurando derechos y garantías a los operadores y usuarios.

Los pasos que se realizaron para el estudio y la investigación fueron la recopilación de datos e información bibliográfica, la observación y el análisis, el objetivo principal de esta tesis ha sido la de demostrar la necesidad de la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre público a nivel nacional, también la de establecer derechos y garantías tanto a operadores como a usuarios, asimismo, establecer un régimen legal y Normativo que organice y regule la prestación del servicio del Transporte Automotor Terrestre.

De la misma forma, esta investigación se ha desarrollado en base a datos obtenidos de los decretos y Resoluciones que se han emitido desde 1916 hasta el 2007, ya que, Bolivia en cuanto a transporte se ha regido por normas temporales hasta la fecha.

Sin embargo, en el trabajo de campo realizado se demuestra que tanto operadores y usuarios necesitan de una normativa completa en la que se encuentren establecidos los derechos, garantías y obligaciones para los mismos.

A través de los resultados obtenidos, se demuestra que Bolivia sí necesita de una Ley de Transporte Automotor Terrestre, porque así como la sociedad evoluciona a pasos agigantados, con ello también los problemas, y el Derecho no puede ser estático, ya que el derecho de acuerdo a la Teoría positiva, el Derecho es un instrumento legal que sirve para poner orden en la sociedad.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

HISTÓRICOS

FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y FÁCTICOS PARA LA CREACIÓN DE UNA LEY DE TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE EN BOLIVIA

CAPITULO I ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1.- CARRETERA Y TRANSPORTE: VIDA Y DESARROLLO PARA LOS PUEBLOS.

Se dice que las carreteras llevan vida y desarrollo a los pueblos asociado a los medios de transporte.

Bolivia empieza una nueva etapa en materia de Transporte Terrestre, a partir de la primera carretera pavimentada en Bolivia, que fué construida de Cochabamba a Santa Cruz, jugando un rol muy importante en la integración nacional y en el desarrollo económico de los llanos orientales, se terminó la construcción en 1958³

Sin embargo, nos remitiremos a fecha 3 de agosto de 1955 año en que se firma un Convenio entre Bolivia y Estados Unidos por el que convinieron llevar a cabo un programa de cooperación para el mejoramiento de carreteras al que denominaron **“Servicio Cooperativo Boliviano-Americano de Caminos (SCBAC)”**⁴

³ REVUELTA, Santa Cruz Héctor: Formulación de Propuestas para facilitar el Tránsito Fronterizo entre Bolivia y Argentina, Editado por ALADI, junio 1997.

⁴ Convenio de transferencia del Servicio de Cooperativo Boliviano-Americano de Caminos al Gobierno de Bolivia del 7 de enero de 1961.

El trabajo realizado por el SCBAC fue cumplido de acuerdo al proyecto presentado. El tiempo promedio normal de viajes se había reducido en un 50% en comparación a lo que se empleaba antes de que el SCBAC se hiciera cargo del mantenimiento y mejoramiento de las carreteras en nuestro país.

De esta manera, ya era posible el transporte de productos desde los centros de producción como Santa Cruz hasta los centros de consumo como Cochabamba y Oruro, también esta Tarija, Sucre, Potosí y La Paz.

Por otra parte es muy importante recalcar que cuando el **SCBAC se estableció no existía ningún sistema o línea de transporte de pasajeros por autobuses en Bolivia, es desde 1956 que se han establecido líneas** de autobuses que unían 11 ciudades, comprendiendo La Paz, Oruro, Copacabana, Coroico, Caranavi, Cochabamba, Sucre, Guaqui, Potosí, Tarija y Santa Cruz.

En 30 de Junio de 1960 concluyó dicho convenio firmado entre el Gobierno de Bolivia y el Gobierno de los estados Unidos. Sin embargo el 07 de enero de 1961 convienen en transferir todo en cuanto a personal, equipos, responsabilidades y funciones del SCBAC, pasando a la dependencia del Ministerio de Obras Públicas del Gobierno de Bolivia para continuar operando con la organización lograda por el SCBAC.

Mediante Resolución Suprema N° 101676, de 24 de febrero de 1961 se crea el Servicio Nacional de Caminos al que se le encarga proseguir las labores camineras del país y se crea como una entidad descentralizada dentro del Servicio de Obras Públicas.

El Servicio Nacional de Caminos antes denominado SENAC, posteriormente SNC tuvo vigencia hasta la gestión de 2006.

Por lo que, mediante ley N° 3506 de 27 de octubre del 2006, se dispone la liquidación del Servicio Nacional de caminos SNC, que en adelante se denominará “Servicio Nacional de Caminos en Liquidación”⁵ la misma que se hace cargo de los activos y pasivos del ex-servicio Nacional de Caminos, como también de los procesos administrativos y judiciales.

Se transfiere de esta manera todos los proyectos, contratos de obras, servicios de consultorías, que estuviesen en ejecución, a la nueva entidad ABC (Administradora Boliviana de Carreteras) creada mediante ley 3507, de 27 de octubre de 2006, esta se encarga de la planificación y gestión de la Red Fundamental.

Esta nueva entidad actualmente está bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

La principal misión institucional del ABC es la integración Nacional mediante la Red Vial Fundamental, es decir, la red denominada troncal que vincula a capitales de departamentos.

Las Carreteras en Bolivia de acuerdo a su importancia, se clasifican en tres redes:

- ❖ La Red Fundamental, cuya identificación es la letra F”.
- ❖ La Red Departamental, cuya identificación es la letra “D”
- ❖ La Red Municipal. cuya identificación es la letra “M”

⁵ República de Bolivia; Gaceta Oficial de Bolivia N° 2937

En el transporte por carretera se cuenta con el ABC, encargada de la administración de la Red Vial Fundamental.

Las Prefecturas Departamentales encargadas de la responsabilidad de la Red Vial Departamental

Las Municipalidades encargadas de la responsabilidad de la Red vial Municipal.

1.2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE EN BOLIVIA

Por la historia sabemos de que los medios de transporte utilizado por el hombre, fue a pie o usando animales para poder transportarse de un lugar a otro, por lo tanto la forma de transportarte en nuestro país a comparación de otros ha ido evolucionado de manera lenta.; sin embargo el punto principal de este marco histórico es demostrar los registros existentes de la historia del transporte terrestre automotor en Bolivia.

De acuerdo a información del señor René Mérida, bibliotecario del Poder Legislativo, el primer automóvil que fue traído a Bolivia llegó en el año 1914 traído por el señor Arturo Posnansky.

En nuestros archivos históricos tenemos registrada autorizaciones para transporte que otorgaba el Congreso Nacional de la República de Bolivia.

Por ejemplo tenemos los siguientes antecedentes históricos:

En la presidencia de Ismael Montes se emite la Ley del 01 de Diciembre de 1916, “Servicio de Automóviles.- Autorización y condiciones en que se convocará a propuestas para establecerlo entre Santa Cruz y Yacuiba”⁶.

⁶ República de Bolivia; Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1916; compilado por Rogelio Echenique; La Paz-Bolivia; Litografías e Imprentas Modernas, Juan Boettger; 1917. Pág. 672.

Por lo que en su primer artículo se autoriza al Poder Ejecutivo para que establezca un servicio regular de transporte de pasajeros y carga entre Santa Cruz y Yacuiba

En los artículos 2, 3 y 4 menciona que el concesionario tendría la obligación de hacerse cargo de la adaptación, reparación y mantenimiento de los caminos utilizados por los mismos.

Asimismo el concesionario podía explotar el camino por 10 años y también el Estado ofrece por el lapso de 6 años el 8% del capital invertido.

Podemos observar que en esta fecha era el concesionario quien tenía la obligación del mantenimiento de los caminos a diferencia de hoy en día existe una Institución como la Administradora Boliviana de Carreteras, que inicialmente era el Servicio Nacional de Caminos.

Del mismo modo antes era el Poder Legislativo que disponía como debería expedirse las autorizaciones del Transporte por el Poder Ejecutivo.

Hoy en día, el encargado de las autorizaciones para operar dentro del territorio Nacional es el Viceministerio de Transporte, parte del Poder Ejecutivo.

En la Presidencia de Ismael Montes se emite la Ley de 14 de Diciembre de 1916 con referencia a “**Servicio de Automóviles.**- Consignase una partida para este servicio entre Arani y Totorá”⁷.

En la referida ley, se ordena en su artículo único para que en el Presupuesto Nacional se establezca la suma de catorce mil bolivianos (Bs. 14.000), como subvención, es decir, una ayuda o colaboración para el servicio de transporte

⁷ República de Bolivia ; Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1916; compilado por Rogelio Echenique; La Paz-Bolivia; Litografías e Imprentas Modernas, Juan Boettger; 1917. Pag. 744.

terrestre entre Arani y Totora del departamento de Cochabamba, que debía contratar el Poder Ejecutivo.

Aquí observamos que es el Estado quien de cierta manera comenzó por hacer uso de los servicios de transporte automotor terrestre, colaborando en la parte económica al transporte, es decir, subvencionando a quienes se dedicaran a esta actividad.

En la Presidencia de Ismael Montes se emite la Ley del 14 de diciembre de 1916 que a la letra dice: “Servicio de Automóviles.- Autorízase al Ejecutivo para contratarlo entre Eucaliptus y Caxata”⁸.

La mencionada ley, en su artículo único autoriza al Poder Ejecutivo para contratar un servicio de transporte de pasajeros y carga entre la estación de Eucaliptus del ferrocarril La Paz-Oruro y Caxata, lugar próximo a la cordillera de las tres Cruces, conforme a las siguientes condiciones:

Primero que era el empresario quien estaba obligado a efectuar la reparación y mantenimiento del camino, por lo que las rectificaciones del camino, deberían hacerse de acuerdo con las especificaciones que establecía la sección de puentes y calzadas del Ministerio de Fomento.

En estas fechas el servicio de pasajeros tenía que realizarse con automóviles apropiados y resistentes, esto por las pésimas condiciones de los caminos; y el de carga con camiones y excepcionalmente con carretas, entre tanto se habilitara el camino, y pudieran circular de manera regular.

En la Presidencia de Ismael Montes se emite la Ley del 2 de Enero de 1917 referente a “Servicio de autocamiones y autos.- El Ejecutivo llamará a

⁸ República de Bolivia ; Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1916; compilado por Rogelio Echenique; La Paz-Bolivia; Litografías e Imprentas Modernas, Juan boetteger; 1917 ; pág. 742, 743.

propuestas para establecer un servicio de autocamiones y autos de pasajeros entre Puerto Suárez y Santa Cruz.

Esta ley, menciona que el Poder Ejecutivo tendría que llamar a propuesta para el servicio de autocamiones de carga u autos para pasajeros entre Puerto Suárez y la ciudad de Santa Cruz, debiendo comunicar los pueblos de San José, San Ignacio y Concepción de las provincias de Chiquitos, Velasco y Ñuflo de Chávez.

Todo esto tendría que efectuarse durante el termino de ocho años, del mismo modo, para la realización de dicho servicio se fijaría en el presupuesto General de la Nación la cantidad de cincuenta mil bolivianos anuales en condición de donativo a la Empresa que por su parte estaría obligada a:

- a) Adaptar el camino y conservarlo durante el tiempo que dure el contrato.
- b) A rebajar el 50% en los pasajes oficiales.
- c) A Transportar gratuitamente el correo.
- d) A rebajar el 50% en el transporte de cargas del Estado.
- e) A prestar conforme a ley las garantías de ejecución y cumplimiento.”⁹

Esto es un ejemplo de que en esta época es el Estado que, al igual que las anteriores épocas, ayuda a las empresas de transporte interprovincial con un determinado monto de dinero para que puedan funcionar dichas empresas pero con la condición de que cuando el servicio fuese para el Estado se tendría que realizar una rebaja del 50% del costo, ya sea por pasajes oficiales o por servicio de carga.

En la Presidencia de Ismael Montes, se emite la Ley del 2 de Enero de 1917 “mediante el cual se autoriza al ejecutivo para contratar un servicio de automóviles entre Puerto Ballivián y Trinidad.”¹⁰

⁹ Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1917; La Paz-Bolivia; Imprenta Nacional – Loayza 114-116; Biblioteca del Congreso Pág. 12.

¹⁶ Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1917; La Paz-Bolivia; Imprenta Nacional – Loayza 114-116; Biblioteca del Congreso; Pág. 13.

A través de esta Ley se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar un servicio de automóviles destinado a pasajeros y carga entre Puerto Ballivián y la capital Trinidad.

Igualmente, se fija en el Presupuesto Nacional la suma de seis mil bolivianos anuales, como colaboración para el citado servicio.

Por lo que observando estos datos históricos, nos damos cuenta de que el Estado invertía bastante dinero en la subvención del transporte automotor terrestre tanto en el área Interdepartamental e Interprovincial.

En la Presidencia de Ismael Montes se emite la Ley del 2 de Enero de 1917 “mediante el cual se autoriza al ejecutivo para contratar un servicio de automóviles entre la ciudad de La Paz y Achacachi, pasando por Pucarani.”¹¹

Por lo que, en la referida ley se autoriza al Poder Ejecutivo para que contratara un servicio de automóviles para pasajeros, equipajes, cargas y correspondencia, entre La Paz y Achacachi, pasando por Pucarani.

De esta forma, el Ejecutivo emprendería de inmediato el trabajo del camino carretero entre Sorata y Achacachi de conformidad a la ley de 20 de noviembre de 1913 y cuando estuviese terminado se establecería el servicio de automóviles, por estos lugares.

En el año 1917 el Ministerio de Hacienda emite la Resolución Suprema del 24 de Julio de 1917 “mediante la cual se aprueba el acuerdo celebrado entre la Prefectura y el Concejo Municipal de La Paz para invertir Bs. 3,120 en el trabajo del tranvía eléctrico a Miraflores.

¹¹ Republica de Bolivia; Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1917; La Paz-Bolivia; Imprenta Nacional – Loayza 114-116; Biblioteca del Congreso Pág. 15.

Esta Resolución se dictó en la ciudad de La Paz, por lo que en Consejo de Ministros, y habiendo pasado por la Prefectura del Departamento de La Paz, por la cual se solicita la aprobación del acuerdo relativo a la inversión del ahorro para las gestiones de 1909 y 1911, lo que requería invertir la suma de tres mil ciento veinte bolivianos, provenientes de fondos sobrantes de las gestiones de 1909 y 1911 en el trabajo de tranvía eléctrico a Miraflores.”¹²

En este año se aprueba el trabajo de tranvía eléctrico, una vez concluido y puesto en funcionamiento en las calles de la ciudad, podemos decir con toda seguridad que en su momento fue un avance del transporte para la ciudad de La Paz y también para Bolivia, esto sin duda fue de mucha curiosidad para nuestra gente ya que en estas fechas era algo novedoso.

En la presidencia de Hernando Siles, se emite el Decreto Supremo del 21 de octubre de 1927 de suspensión de subvenciones, “mediante el cual se Prohíbe, con carácter general, la concesión de subvención para servicio de transportes, dedicándose estos fondos a la conservación y reparación de caminos.”¹³

Mediante este decreto supremo se prohíbe la subvención a las empresas de transportes terrestre por parte del Estado ya que el Estado considera innecesario esta ayuda a las empresas de transportes, por que en este año comienzan a aparecer empresas particulares las cuales rinden igual o mejor que las empresas de transporte automotor que recibían ayuda por parte del Estado Boliviano, entonces es a partir de esta fecha que el Estado decide modificar esta ayuda a la conservación y reparación de los caminos que para entonces eran muy inestables, en cuanto al mantenimiento, no garantizaban transitabilidad.

En la presidencia de José Luís Tejada Sorzano se emite el Decreto Supremo del 13 de Julio de 1935 “en el que se señala que toda empresa de transportes,

¹² República de Bolivia; Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1917; La Paz-Bolivia; Imprenta Nacional – Loayza 114-116; Biblioteca del Congreso; Pág. 1486.

¹³ República de Bolivia; Anuario de Leyes, Resoluciones Legislativas, Decretos, Resoluciones Supremas y circulares de 1927; Edición Oficial; La Paz-Bolivia; Litografías e Imprentas Unidas 1927; Pág. 1399 y 1400.

excepto las de carácter urbano, necesita autorización expresa del Ministerio de Fomento para iniciar sus actividades en los caminos de la República.”¹⁴.

A través de este decreto se comienza a dar un poco más los lineamientos del transporte en Bolivia, ya que va a ser específico en cuanto al transporte Interdepartamental e Interprovincial, a partir de esta fecha es cuando se deja la autorización de operación al Ministerio de Fomento, y ya no al Poder Legislativo.

Este Decreto incentiva a la conservación de los diferentes caminos construidos en la República lo cual es un argumento importante dentro del transporte automotor terrestre ya que sin la existencia de caminos sería imposible hablar de transporte automotor terrestre, a la letra del referido Decreto dice: “...es necesario proveer la conservación de caminos ...” del mismo modo se reglamenta el tráfico y se establece el control para la seguridad de los pasajeros así como para la determinación de tarifas.

De este modo, también el Estado empieza a preocuparse por la seguridad física de los pasajeros, haciendo responsable a las empresas de transporte automotor terrestre, de todo accidente ocasionados por sus vehículos de esta manera se designa la regulación de tarifas, carga, equipaje y encomiendas al Ministerio de Fomento, algo muy importante que en las anteriores fechas registradas no se observa.

En la presidencia de Enrique Peñaranda C. Se emite el decreto del 11 de enero de 1943, mediante el cual se establece que las Direcciones Departamentales de Tránsito pasan a depender de la Dirección General de Viabilidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; asimismo la fijación de tarifas de transportes de pasajeros y carga debía efectuarse por el Despacho de Obras Públicas y Comunicaciones, de acuerdo a estudios que se practicaren por

¹⁴ República de Bolivia ; Anuario Administrativo de 1935; Tomo I; Edición Oficial ; compilado por ML. José Rivera; Litografías e Imprentas Unidas 1938; Pág. 988 y 999.

intermedio de las dependencias de los Despachos de Economía Nacional y de Obras Públicas; las comisiones fueron:

“Comisión Central en la ciudad de La Paz:

- a) Director Departamental de Tránsito, en representación de la Dirección General de Viabilidad;
- b) Representante de la Dirección General de Industria y Comercio
- c) Representante de Y.P.F.B.

Comisiones Departamentales:

- a) Director o jefe de la Oficina de Tránsito.
- b) Inspector de Industria y Comercio y
- c) Representante de Y.P.F.B ”¹⁵

Estas comisiones tenían las obligaciones de estudiar en cuanto a tarifas de transportes de pasajeros y cargas, de la misma forma se les faculta para que éste control se extienda dentro y fuera del radio urbano, en este periodo ya se presta atención por el área urbana. Lo cual dará inicio a reglamentar el transporte urbano., como por ejemplo el Decreto Supremo 4218, lo cual este Decreto aunque es general se presta para interpretar que también era aplicable para el área urbana.

En la presidencia de Víctor Paz Estenssoro se emite el Decreto Supremo 4218 del 10 de Noviembre de 1955 mediante el cual se señala la necesidad de establecer el registro de vehículo motorizado por las oficinas de la Renta, para

¹⁵ República de Bolivia; Honorable Congreso Nacional, Anuario Legislativo de 1947; compilado por la oficina de información de Honorable Cámara de Diputados; La Paz-Bolivia; 1948; Pág. 7 y 8.

controlar el registro de propiedad de los mismos y el pago de los gravámenes fiscales correspondientes. ”¹⁶

Igualmente menciona la necesidad de reprimir la circulación irregular de vehículos sin la documentación correspondiente que justifique su legal adquisición o derechos de propiedad, ya que muchos ingresaban de contrabando burlando la cancelación de impuestos aduaneros.

En 1955 ya se había incrementado el número de vehículos circulando en nuestro País, sin embargo muchos de ellos ingresaban sin realizar el pago correspondiente a la aduana, es por ello que existió la necesidad de este Decreto para normalizar toda esta situación, además por primera vez se crea la sección Registros de Vehículos Motorizados en el cual se tendrían que registrar aquellos vehículos que estuviesen registrados en la Dirección General de Tránsito, esta Sección de Registros estaba encargada de llevar un Kárdex de registro de cada propietario con todas las características del vehículo.

Continuando en la presidencia del señor Víctor Paz Estenssoro se emite el Decreto Supremo N° 5741 del 17 de Marzo 1961, en este Decreto se trata de considerar la solución integral al problema de transporte en el país por lo que se crea el Comité Central del Plan de transporte encargado de realizar y coordinar con la Junta Nacional de Planeamiento los estudios necesarios para la preparación del Plan de Transportes, de acuerdo con los requerimientos del desarrollo general de la economía del país”¹⁷

Sin embargo para la realización de los estudios correspondientes en cada rama del transporte, se formaron sub-grupos que tendrían que trabajar de acuerdo con la orientación y dirección de la Junta Nacional de Planeamiento, por lo tanto

¹⁶ Universidad Mayor de San Andrés ; publicaciones de la Facultad de Derecho; Anales de legislación Boliviana, Volumen N° 27; octubre, Noviembre y Diciembre de 1955; Texto completo de Leyes, Decretos Supremos y Resoluciones Supremas de carácter General; La Paz-Bolivia; Editorial U.M.S.A. Pág. 86 y 87.

¹⁷ Republica de Bolivia; Decreto Supremo 571; Gaceta oficial de Bolivia; año III N° 106; La Paz-Bolivia ; miércoles 26 de septiembre de 1961.

mediante el referido decreto se crea el sub-grupo para el estudio de transporte automotor.

A partir de esta fecha el Estado comienza a buscar que las diferentes instituciones involucradas en el transporte puedan participar tratando de dar solución a los diversos problemas existentes en este rubro, por lo tanto lo que se quería era organizar un plan de transporte, para dar solución a los diferentes problemas existentes, ayudando de alguna manera al crecimiento económico del país.

Asimismo en la presidencia de Víctor Paz Estenssoro se emite la Ley N° 123 del 21 de Noviembre de 1961 Ley Antimonopolio.

A través de esta Ley “se prohíbe todo monopolio en el servicio de auto transporte en la República.”¹⁸

La ley de 1961 otorga a todos los ciudadanos el derecho de plena libertad de trabajar amparándose en el artículo 137 de la ley general de trabajo, ingresando sus vehículos al servicio del transporte público, claro estaba que esto podrían realizarlo solo quienes cumplieran con el pago de sus impuestos entonces de esta forma podrían transitar libremente.

Sin embargo, en la presidencia de Hernán Siles Zuazo se emite el Decreto N° 19460 del 14 de marzo de 1983, en el que se establece “Que por la función social que cumplen los servicios públicos en beneficio de la colectividad, es misión del Estado determinar las normas y establecer las condiciones mas favorables para el funcionamiento de esas actividades...”¹⁹;

En esta fecha el sistema del transporte automotor presentaba deficiencias estructurales como por ejemplo los altos costos generalizados en el mercado de

¹⁸ Republica de Bolivia; Decreto Supremo 571; Gaceta oficial de Bolivia; año III N° 106; La Paz-Bolivia ; miércoles 26 de septiembre de 1961

¹⁹ Republica de Bolivia; Decreto Supremo 19460; Gaceta Oficial de Bolivia ; año XXVI N° 1466; La Paz-Bolivia; 21 de junio de 1986

transporte, con incidencia negativa en la aplicación de tarifas irracionales para los usuarios, provocando ineficiencias en la prestación de los servicios de transporte.

El Estado reconoce formalmente su papel de establecer las normas para el transporte terrestre, haciendo referencia a la importancia del transporte como parte de los servicios públicos, reconociendo que el Transporte tiene deficiencias por falta de una normativa legal.

Sin embargo, en su artículo primero se crea la Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA) bajo la dependencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

ENTA se constituye en la primera empresa de transporte del estado, que cumplió un papel importante durante algunos años, para luego periclitar debido al papel de corrupción que jugaron sus empleados llevándolo prácticamente al cabo de unos años, a la quiebra y su ulterior desaparición.

En la presidencia de Hernán Siles Zuazo se emite el Decreto Supremo N° 20177 del 12 de Abril de 1984, en este Decreto se menciona “que el alza de los carburantes, las condiciones económicas importantes en el país..., determinan la aplicación de nuevas tarifas para el transporte automotor de pasajeros y carga en sus diversas modalidades.”²⁰.

Podemos ver que en esta fecha comienza a regularse nuevas tarifas del transporte Interdepartamental, Interprovincial y Urbano por lo que se implementan costos de pasajes tanto para pasajeros y de carga por las carreteras, todo esto ocasionado por los problemas económicos, que atravesaba el país por estas fechas como por ejemplo el alza de precios de los carburantes, por lo que el Estado encomienda al Ministerio de Transporte y Comunicaciones

²⁰ Republica de Bolivia; Decreto Supremo 20177; Gaceta Oficial de Bolivia; año XXV N° 137; La Paz-Bolivia ; 6 de abril de 1984. Pág. 9, 10 y 11.

esta tarea de regular y controlar rigurosamente las tarifas y sobre todo las tarifas para el transporte Interdepartamental e Interprovincial tendrían que ser aprobadas por la misma entidad, por lo tanto el incumplimiento a dicha ley se sancionaría.

En la presidencia de Víctor Paz Estenssoro se emite el Decreto Supremo N° 21302 del 20 de Junio de 1986.

A través del cual se dispone que los activos de ENTA sean transferidos a las municipalidades de las capitales de Departamento de acuerdo al artículo 122 del Decreto Supremo N° 21060 de 29 de agosto de 1985.”²¹

Por lo que se ve la necesidad de dar un destino adecuado al parque automotor de transporte de carga de ENTA, Fundamentalmente en lo relacionado al servicio realizado entre Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y La Paz.

El Estado crea una Empresa Intermunicipal de Transporte de Carga, entre los departamentos de Santa Cruz La Paz, Oruro y Cochabamba, y es a través de este decreto que se transfieren los activos de ENTA (Empresa Nacional de Transporte Automotor) a la Empresa Intermunicipal de Transporte de Carga, esta nueva empresa tenía su sede y domicilio legal en la ciudad de Cochabamba, de esta forma estaría regida por el Ministerio de Transporte y Comunicación.

Posteriormente también se dicta la Ley de Cargas No. 1769 de 10 de marzo de 1997, que establece los pesos y dimensiones, para todos los vehículos automotores de transporte de carga o pasajeros que circulen por las carreteras del país. En su reglamento detalla lo relacionado a controles de pesos y dimensiones, permisos especiales de circulación, equipos y vehículos especiales, medidas de seguridad, personal de control e infracciones y sanciones en el que se regula a todos los vehículos de carga que circulan por el país.

²¹ República de Bolivia; Gaceta Oficial de Bolivia; Decreto Supremo 21302; año XXVI N° 1466; La Paz-Bolivia; 21 de junio de 1986. Pág.15 y 16.

En el año 1995, presidencia de Gonzalo Sánchez de Lozada se emite el Decreto Supremo del 8 de Diciembre de 1995, a través del cual se establecen las atribuciones y funciones de la Superintendencia de transporte.

En el mismo que se menciona la “ley 1600 de 28 de octubre de 1994 (Ley SIRESE) crea el Sistema de Regulación Sectorial. Su objetivo es regular, controlar y supervisar las actividades de los sectores incorporados al Sistema entre ellos el sector de transporte...”

En el artículo primero del Decreto supremo 24178 se dispone el establecimiento de la Superintendencia de Transportes, amparados en los artículos 1ro. Y 2do. de la ley SIRESE como órgano autárquico,

cuando hablamos de autárquico nos referimos a autónomo, lo que quiere decir que no depende de otro órgano para cumplir sus funciones asignadas, así también como persona jurídica de derecho público, con jurisdicción nacional, autonomía de gestión técnica, administrativa y económica, con la función de regular las actividades del transporte en todas sus formas...”²².

Este Decreto Supremo N° 24178 de 8 de diciembre de 1995 dispone la instauración de la Superintendencia de Transportes, para que dicha entidad regule en todas sus formas las actividades del transporte y entre ellas el transporte automotor terrestre.

A través del referido Decreto se le otorga ciertas facultades a la Superintendencia de Transportes como por ejemplo las de cumplir y hacer cumplir las leyes y disposiciones legales. Otorgar concesiones y licencias a los operadores, otorgar autorizaciones, revocarlas o modificarlas, aprobar y

²² República de Bolivia; Gaceta Oficial de Bolivia; Decreto Supremo 24178; N° 1914; La Paz-Bolivia; 21 de junio de 1986. Pág.10,11,y 12.

controlar los precios y las tarifas máximas aplicables al servicio del transporte, del mismo modo aplicar sanciones al incumplimiento del referido Decreto.

Este referido Decreto fue modificado por el Decreto Supremo 24753 del 31 de Julio de 1997 en la Presidencia de Gonzalo Sánchez de Lozada en su artículo 2 donde se incluye una más de las atribuciones designadas a la Superintendencia de Transporte que textualmente dice en su inc. c) proteger los derechos de los usuarios de los servicios de transportes de acuerdo a lo establecido en las normas legales sectoriales.

Por lo tanto, hasta aquí se realizó un recuento de hechos históricos registrados en diferentes archivos que muestran la evolución del transporte en Bolivia, paralelamente a la evolución de una normativa dispersa en materia de transporte.

Sin embargo a esta altura, los demás países han logrado sistematizar su normativa y dictar sus LEYES DE TRANSPORTE, en tanto que en Bolivia no se tiene aún esa norma fundamental que regule el transporte en Bolivia.

Adempero, el transporte forma una parte muy importante en el desarrollo económico de nuestro país, por lo que una vez más observando la historia se ve la urgente necesidad de la creación de una ley de transporte automotor terrestre, una ley que venga a llenar esos vacíos jurídicos existentes, aunque han existido muchas tentativas de proyectos desde el año 1997 sin embargo, lamentablemente solo han quedado en proyectos de ley, quedándose así por la falta de una buena coordinación por parte de las autoridades competentes en esta área, asimismo por no llegar a un acuerdo unánime de los diferentes sectores que forman parte de este importante rubro.

Las diferentes normas que han regulado hasta la fecha el transporte automotor terrestre en Bolivia no han sido suficientes ni eficientes para dar una seguridad

jurídica a la sociedad, ya que el transporte automotor terrestre es un área muy grande, que no se puede regular solo mediante Decretos y Resoluciones, sino que es necesario la creación de una Ley

de la que deberá desprenderse una serie de Reglamentos y demás disposiciones legales que llenen los vacíos jurídicos y que puedan cubrir toda el área de Transporte Terrestre, tomando en cuenta que el transporte ha evolucionado y el número de vehículos que circulan por el

País, se ha incrementado, es por ello que el Derecho debe acomodarse a la realidad de Bolivia, mediante una Ley de Transporte Automotor Terrestre.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE NACIONAL DE PASAJEROS

CAPITULO II

TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE NACIONAL DE PASAJEROS

2.1.- TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE INTERDEPARTAMENTAL

El Transporte Interdepartamental, es uno de los servicios más importantes dentro del país, ya que vincula un departamento con otros, coadyuvando al desarrollo y comunicación dentro del territorio nacional, por lo que básicamente se constituye en un elemento integrador del país.

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se entenderá por “Transporte Interdepartamental.- al servicio de transporte que se inicia en un departamento y culmina en otro departamento distinto al de origen, puede que en su trayecto atraviere por uno o mas departamentos pero sin salir del país”.²³

El transporte automotor Interdepartamental ha sido regulado por distintas normativas en las que muchas veces se les otorgaba competencia a una u otra institución del rubro, para que ejecute dichas normas; pero los resultados no han llenado las expectativas esperadas por la sociedad Boliviana, es por ello que es de suma urgencia la creación de una ley que regule el sector Interdepartamental, ya que las diferentes normativas existentes respecto a la regulación de este sector han provocado desorden en los usuarios y cierto rechazo al cumplimiento de la normativa legal vigente.

²³ República de Bolivia; Gaceta Oficial de Bolivia; Decreto Supremo 28710; N° 2888; La Paz-Bolivia; 15 de mayo de 2006; Pág.3.

El transporte automotor terrestre Interdepartamental, podríamos clasificarlo según el servicio que prestan: en transporte de pasajeros y transporte de carga.

Se entenderá por:

Transporte de pasajeros.- Al servicio de transporte automotor terrestre realizado por empresas autorizadas, trasladando personas de un lugar a otro, diferente al lugar de origen, en forma regular , efectuado entre uno o mas departamentos.

Transporte de carga.- Es aquel realizado por empresas autorizadas, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más departamentos.

Cargas.- Son los bienes u objetos transportados de un lugar a otro por carretera.

En el transporte de pasajeros, existen demasiados problemas, ya que a diferencia del transporte de carga el de pasajeros, en un accidente tiene muchas veces perdidas irreparables, como la vida, la cual es uno de los elementos que le corresponde al Estado preservarlo, a través de una normativa que resguarde la seguridad física y psicológica de los usuarios, cuando se menciona seguridad psicológica se refiere a problemas que causan los accidentes, como traumas psicológicos

ocasionados en los pasajeros.

Se observa que en Bolivia los buses no tienen climatización regular interna por lo que los pasajeros suelen viajar cargados de frazadas o ropa de abrigo, tampoco se dispone de baños en los buses por consiguiente se deben esperar las paradas que muchas veces son caprichosas y arbitrarias, para usar baños de pésimas condiciones, si es que existen.

Por esto y por otros temas más, es necesario dar comodidad en cuanto a infraestructura, igualmente seguridad jurídica, no solo a operadores de distintas empresas, sino también a los usuarios, ya que son los más vulnerados no solo en accidentes ocasionados por las distintas empresas de transporte Interdepartamental, sino también en muchos casos, hablamos de malos tratos por parte de los conductores y sus ayudantes, del mismo modo incumplimiento en los horarios de salida que se encuentran establecidos por la Superintendencia de Transporte, sin embargo, no se dan cumplimiento por falta del control de las instituciones involucradas en este campo del transporte Interdepartamental.

La actual normativa contenida en Resoluciones Ministeriales y Decreto Supremo, es insuficiente, ya que, es necesario dar seguridad jurídica, no solo a los operadores de distintas empresas, sino también a los usuarios, puesto que son los más vulnerables debido a los accidentes de tránsito, ocasionados a veces por una falta de normativa de control y regulación.

Sin embargo, con la creación de una ley en el que se establezcan competencias de control, es decir una ley en la que se establezca a la

entidad que se encargará del Control y Fiscalización del transporte automotor terrestre, mejorará este servicio.

2.2.- TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE INTERPROVINCIAL

El transporte Automotor Interprovincial es el servicio que se prestan entre un punto en una provincia hacia otro de otra provincia.

O lo que es lo mismo, el Transporte Interprovincial es aquel servicio distinto al urbano, cumpliendo un recorrido establecido por la autoridad competente, que puede tener origen en una ciudad y destino en una provincia, u origen en una provincia y destino en otra distinta a la inicial, pudiendo en su trayecto atravesar mas de una provincia pero sin salir del país.

Sin embargo, al igual que el transporte Interdepartamental y el urbano, el transporte interprovincial es de suma importancia para nuestro país ya que vincula una o más provincias encargándose sobre todo de la interconexión entre pueblos y de pueblos a ciudades.

Desde las provincias, pueblos o comunidades se provee a las ciudades de productos agrícolas, de esta manera se constituye el servicio de transporte interprovincial en uno de los pilares fundamentales que coadyuva a mover la economía del país.

Por lo tanto, el tema interprovincial constituye un tema al que las autoridades encargadas del transporte deben prestar más atención en cuanto a una normativa legal de transporte, en el que se incluya este rubro de suma importancia, y que de la misma forma se atienda a las demandas existentes, se controle y fiscalice, etc.

Cuando se hace mención a demandas existentes se refiere a lo que es la infraestructura automotor, es decir, a su buen funcionamiento, ya que se observa que en el transporte interprovincial existe demasiado riesgo en cuanto a aquello que no es sustituible como la vida del ser humano, dado que al no existir automotores en buen estado técnico ponen en riesgo la vida de muchas personas, entre ellas en muchas oportunidades vidas de niños que abordan junto a sus padres sin saber lo que les espera a unas cuantas horas de viaje.

Sin embargo, muchos operadores aluden a las fallas y retrasos por problemas mecánicos suscitados en los tramos, pero todo esto ocurre por imprevisión y negligencia, de los dueños de los motorizados; también, se observa pasillos y espacios llenos de equipajes o mercaderías; gente que a veces viaja de pié o inclusive echada en el piso, etc. son problemas aún no superados y que la mayoría de los usuarios los toman con buen humor como pintorescos sucesos para no quitar el encanto de su viaje compensado por los increíbles paisajes y bellezas naturales que Bolivia dispone.

Por otra parte, están los micros o flotas de pasajeros que realizan viajes interprovinciales los cuales llevan también animales en medio de los pasajeros, poniendo en riesgo la salud de los mismos.

Existen muchas irregularidades en el servicio de transporte de pasajeros, los precios son arbitrarios e inciertos, la especulación es abierta y descarada, de un día a otro las variaciones de precios pueden

ser de más del cien por ciento, sin que exista control alguno.

Por lo que urge que el país se dote de una Ley de Transporte que regule el servicio de transporte de pasajeros y carga en todas sus modalidades: Interdepartamental, Interprovincial y Urbano.

Sólo una Ley y sus Reglamentos pueden lograr la regulación y control del servicio.

Sólo una Ley puede lograr la seguridad jurídica a operadores y usuarios.

Sólo una Ley puede hacer genera reglamentos que hagan brindar un buen servicio, con comodidad y sobre todo con seguridad, estableciendo las condiciones técnicas y control serio sobre su desenvolvimiento a través de los conductores y su tripulación.

Además, a través de una ley se obligará a la capacitación a conductores en el trato social a los usuarios, ya que muchos de ellos, son nuevos en las labores que desempeñan, y a veces egoístamente solo les importa generar dinero para tener con que sustentar a sus familias, sin importar como conducen, arriesgando muchas vidas, inclusive la de ellos mismos, para esto es necesario concientizar a los conductores, de la gran responsabilidad que adquieren al aceptar trabajar en este rubro, por lo que ellos también deben velar por la seguridad de las vidas transportadas, pero esto solo se logrará a través de una ley.

2.3.-TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE URBANO

Primeramente entenderemos como transporte Urbano al servicio prestado por transporte automotor terrestre dentro del área urbana sin importar que se atravesase en su trayecto una o más jurisdicciones municipales.

De la misma forma entenderemos por Operador a la persona individual o colectiva, a la cual se le ha otorgado una autorización, para que preste servicio de transporte de pasajeros o de carga.

También se entenderá por usuario como aquella persona natural que recibe la prestación de los servicios de Transporte Automotor Público Terrestre.

El transporte urbano se rige por diversas normativas, por una parte, las asignaciones de rutas se aplican a través de la normativa municipal, por otro lado, la regulación se da a través de las Resoluciones Administrativas de la Superintendencia de Transportes, y sobre el registro y autorizaciones es a través del Viceministerio de Transportes.

Existen normas sectoriales, sin embargo, no llenan los vacíos existentes en el transporte urbano, normas que no se ejecutan a cabalidad, es por ello la existencia de tantos problemas en esta área.

Uno de los problemas en esta área muy preocupante es la amenaza del alza de precios constantemente en los pasajes, por parte de los operadores, empero a la Superintendencia le corresponde aprobar las tarifas, y es por ello que existe el rechazo por parte de los operadores hacia la Superintendencia de Transporte, ya que se encuentran en constante desacuerdo con respecto al tema referido,

Por lo tanto, existe una gran inseguridad jurídica para operadores y usuarios, ya que las autoridades encargadas del control del transporte

urbano no cuentan con instrumentos normativos y equipos de control eficaces que hagan viable un control efectivo sobre esta modalidad de servicio.

Es por esta causa, que urge la creación de una ley de transporte automotor terrestre en Bolivia, ya que no es suficiente un reglamento ni Decretos ni Resoluciones Administrativas, como se ha realizado hasta ahora; ya es tiempo que Bolivia avance en materia de legislación, y sobre todo que esta venga a establecer derechos, garantías, y obligaciones de operadores, usuarios y entidades involucradas en este campo del transporte.

Por lo tanto con la creación de una ley de Transporte Automotor Terrestre, se abarcará todo lo mencionado en el párrafo que antecede, de esta manera Bolivia avanzará y mejorará en su desarrollo social y económico.

2.4.- LEY DE CARGAS

En este punto no me detendré a analizar demasiado el tema de cargas, ya que no es el principal objetivo de esta investigación, sin embargo no se puede omitir, puesto que el transporte de carga es también transporte automotor terrestre, sin embargo ya cuenta con una ley específicamente referida al tema.

Por lo que, el 14 de marzo de 1983 el Estado crea una Empresa Intermunicipal de Transporte de Carga, entre los departamentos de Santa Cruz La Paz, Oruro y Cochabamba, y es a través de este decreto que se transfieren los activos de ENTA (Empresa Nacional de Transporte Automotor) a la Empresa Intermunicipal de Transporte de Carga, y estaría regida por el Ministerio de Transporte y Comunicación.

Sin embargo, el 10 de marzo de 1997 se crea la ley de cargas N° 1769; encargada de establecer los pesos y dimensiones, para todos los vehículos automotores de transporte de carga o pasajeros que circulen por las carreteras del país, que se desarrollará en el análisis legal

CAPÍTULO III

MARCO JURÍDICO

CAPITULO III

MARCO JURÍDICO

3.1.- ANÁLISIS LEGAL

La Constitución Política del Estado en su artículo 7 inc. g) establece los derechos fundamentales de las personas y uno de ellos es el de “ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio Nacional.”²⁴; sobre todo interesa la parte que se refiere al de transitar por lo que se entiende que todos tienen derechos a transitar, es decir, poder desplazarse de un lugar a otro, ya sea Interdepartamental, Interprovincial o Urbano, ya que, es el Estado quien otorga esta garantía a través de la mencionada Carta Suprema.

Es por ello que si el Estado proporciona este derecho de transitar libremente dentro del territorio Nacional, es también al Estado a quien le corresponde dar la seguridad jurídica tanto a operadores como a los usuarios, a través de una normativa que integre todos los sectores involucrados en el transporte automotor terrestre.

Asimismo en la Constitución Política del Estado en su artículo 7 inc. a) uno más de los derechos fundamentales de las personas es el “**derecho a la vida, a la salud, y a la seguridad**”²⁵.

Por lo que según este artículo es el Estado quien debe velar por la vida de sus habitantes, salud y la seguridad; todo se enmarca en una sola palabra seguridad, es decir seguridad a la vida, seguridad a una buena salud, pero como podrían los habitantes de un país, gozar de todos estos derechos dentro del área del transporte automotor Terrestre, si en Bolivia no existe una ley que

²⁴ República de Bolivia; Constitución Política del Estado; Ley 1585, del 17 de agosto de 1994, Artículo 7 inc g), pág. 5.

²⁵ Idem, Artículo 7 inc a) pag. 5.

otorgue seguridad tanto a usuarios como a operadores dentro del área del Transporte Automotor Terrestre.

Sin embargo, en 1986 se dictó la Resolución Ministerial No. 4773 (Ministerio de Transportes Y Comunicaciones)

Mediante esta normativa, que solo tuvo categoría de Resolución Ministerial, recién se trata de normar y regular al conjunto del transporte público terrestre automotor en todas sus modalidades.

Sin embargo, se trata de una normativa simple, nada compleja, mediante la cual se faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la regulación y control de los servicios del transporte Automotor en los sectores urbano, interdepartamental e interprovincial, mismo que se estableció con el propósito de garantizar derechos y obligaciones que tienen las personas, que se dedican al transporte, igualmente el de proteger la vida de los usuarios.

El objeto principal de esta Resolución era la de regular el servicio del transporte automotor público de pasajeros en el que se establecen requisitos para el funcionamiento de organizaciones dedicadas al transporte.

Igualmente en esta Resolución Ministerial N° 4773 se reconoce que el transporte público de pasajeros... es un servicio de necesidad y utilidad pública, y debe sujetarse a disposiciones legales que garanticen

seguridad, eficiencia y comodidad al usuario y amparen en lo económico y social tanto al operador como al usuario.

En cuanto al capítulo II de la referida Resolución Ministerial señala que el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes emitía Licencias de Operación a través de Resoluciones Ministeriales del Despacho de Transportes y

Comunicaciones, únicamente a transportes que tuvieran rutas asignadas y cumplan con los requisitos establecidos en el mencionado Reglamento.

De la misma forma en esta Resolución se establecen los requisitos que debían presentar los diferentes operadores para dar curso a las licencias de Operación, tanto para Empresas, Organizaciones Sindicales, como también para Cooperativas.

Por lo que la Resolución Ministerial N° 4773, norma el sector Urbano, Interdepartamental e Interprovincial, haciéndose cargo como ya se mencionó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por medio de la Dirección General de Transporte Automotor, llevando un Registro de transportadores que se dediquen al transporte de pasajeros.

En la actualidad es el Viceministerio de Transporte quien se hace cargo del Registro de Operadores dedicados al transporte Nacional.

En cuanto al área Urbana se establecen las diferentes modalidades de servicio prestado en esta área como ser taxis en ruta fija, taxifonos (vehículos que realizan servicio a domicilio, atendiendo llamadas telefónicas), trufis, buses y colectivos; se entenderá como buses y colectivos al transporte masivo de pasajeros que se efectúen en las

ciudades del país, sin embargo cabe aclarar que el tema de investigación solo abarca los servicios de flotas, micros y minibuses, no así de taxis o trufis, se menciona a estos solo como referencia.

Igualmente, se establecen los requisitos para obtener las licencias de operación en el área Urbana y transporte de carga urbana.

En la referida Resolución Ministerial Se observa los siguientes aspectos:

1.- Que el Ministerio de Transportes toma para si la labor de normar, controlar y regular la actividad del transporte.

2.- Por lo tanto, se constituye en la primera normativa seria, sistemática y que además abarca a todos los operadores, a partir de empresas, incorpora a organizaciones sindicales dedicadas al transporte, y también a las Cooperativas organizadas para este objeto.

Para entonces, no existía un sistema de regulación a servicios, como posteriormente emergió con la Ley SIRESE donde se contempla la regulación de los servicios de transporte, incorporados a ese sistema de regulación.

De la misma forma se observa que era el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en coordinación con el Servicio de Tránsito quienes fijaban rutas y horarios.

Esa facultad, excepto en el área urbano, ahora sigue siendo encargada de hacerlo el Viceministerio de Transportes, en virtud de que el Ministerio de Transportes ha desaparecido.

En el año 1999 se dicta la “Ley de Municipalidades Ley N° 2028 aprobada el 28 de octubre de 1999”²⁶ que establece entre sus competencias fijar las rutas del transporte urbano y la habilitación de las líneas que van a prestar sus servicios en esas rutas.

La regulación del transporte urbano, establece dicha Ley de Municipalidades, en su capítulo II (Jurisdicción y Competencia del Gobierno Municipal) artículo 8 (Competencias) V (en materia de Servicios) numeral 6. En cuanto a la prestación de los servicios de transporte lo hará en coordinación con la Superintendencia de Transportes.

²⁶ 17 Ley de Municipalidades N° 2028; aprobada el 28 de 1999; U.P.S. Editorial s.r.l.; La Paz-Bolivia; primera Edición; Enero 2004; pág. 19.

Retomando el análisis de la referida Resolución Ministerial, establece que para la apertura de nuevos servicios, estaban obligados a prestar servicios solo con vehículos cuyo año de fabricación corresponda como máximo a cuatro años de fabricación anteriores a la solicitud de prestación de servicio, en cuanto a este punto actualmente no existe un control adecuado o efectivo con respecto a los años de vida de los vehículos que prestan el servicio de transporte interdepartamental, interprovincial y urbano, provocando inseguridad tanto para operadores como para usuarios, asimismo contaminando el medio ambiente, ya que los vehículos que prestan estos servicios son muy antiguos.

Por otra parte, se establece que los vehículos que prestan el servicio Interdepartamental debían salir a la hora establecida por la Dirección General de Transporte Automotor, sin importar que se hubiera completado el número de pasajeros, debiendo también cumplir con los horarios de llegada a su destino. Como se ve, que a partir de esta norma se empieza a regular el transporte en tema de horarios.

En conclusión podemos decir que esta normativa, si bien simple, sin embargo para esos tiempos se constituía en una normativa seria que empezaba, por fin en Bolivia, a normarse y regularse el servicio de transporte de pasajeros y carga en todas sus modalidades.

Esta normativa tuvo su vigencia por 18 años, hasta que se dictó la Resolución No. 268 del 2 de octubre de 2004; dejando sin efecto la Resolución Ministerial N° 4773 de 2 de mayo de 1986; encargándose ahora al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Es lamentable, que se haya dejado sin efecto alguno la Resolución Ministerial N° 4773, ya que si se hubiera mantenido tal vez en Bolivia a estas alturas ya podría contar con una norma completa del transporte automotor terrestre, porque comparando la Resolución abrogada con la actual Resolución N° 268, esta

última es resumida de manera tal que olvida los detalles que existía en la anterior Resolución, detalles importantes que aún ahora serviría para tener un mejor control en el Transporte, es por esto la urgente necesidad de la existencia de una ley de transporte automotor terrestre, ya que la Resolución N° 268 solo establece requisitos para la otorgación de Tarjetas de operación.

“En la Resolución N° 268, se establece las funciones que tiene el Viceministerio de transporte como la de proponer políticas, reglamentos e instructivos para promover y regular el desarrollo del transporte terrestre.”²⁷

Resolución que sigue aún vigente, mediante el cual se establecen los requisitos para la otorgación de Licencias de Operación para el Servicio de Transporte por carretera tanto el área Interdepartamental como Interprovincial.

Sin embargo, en los requisitos exigido para la otorgación de Licencias de Operación en dicha Resolución, no se observa el requerimiento de presentación de la papeleta de inspección vehicular, requisito que debería ser indispensable para la operación de los vehículos que prestan estos servicios en todas las áreas, ya que, es una forma de dar seguridad tanto a operadores como a usuarios en cuanto a la disminución de accidentes por fallas mecánicas.

Igualmente, la SIRESE (Sistema de Regulación Sectorial) Ley N° 1600 del 28 de octubre de 1994; en su Artículo primero señala el objetivo de la creación de dicha ley; que es el de regular, controlar y supervisar aquellas actividades de los sectores y entre ellas se encuentra la de transportes; y esto se manifiesta a través de la Superintendencia de Transporte que fue creada con la finalidad de controlar y supervisar las actividades del transporte automotor terrestre.

El Decreto Supremo 24178 del 8 de diciembre de 1995 sus artículos 1 y 2 fueron modificado por el Decreto Supremo 24753 del 30 de julio de 1997, por lo que

²⁷ Fuente: Viceministerio de Transporte.

entre las funciones y atribuciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre se establece en su “artículo 7 párrafo II inc. a) la Superintendencia debe velar por la calidad y eficiencia de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre..., en beneficio de los usuarios”²⁸

Sin embargo, esto no se cumple como dice el referido Decreto, en cuanto a calidad en el servicio de transporte automotor terrestre de pasajeros.

En cuanto a eficiencia, no existe el control en los horarios de salida, ya que son los Organismos Operativos de Tránsito Departamentales los que están instruidos de dar cumplimiento con los horarios en las terminales, pero no se cumple a cabalidad.

Existen malas condiciones técnicas de los vehículos, conductores bebedores, velocidades sin ningún control, ausencia de autoridades en carreteras, etc. son algunos de los problemas que sólo una Ley de Transporte puede lograr la solución de los mismos en resguardo fundamentalmente de vidas humanas.

En el artículo 7 del mismo referido Decreto en su inc. f) dice **“sancionar prácticas abusivas o monopólicas por parte de los operadores”**²⁹

Pero, en nuestra realidad no sucede, ya que como se mencionó antes, existe monopolio. El sector sindicalizado de transporte acapara más del 90% del servicio de transporte, dejando el resto a algunas empresas, cooperativas o sindicatos libres denominados ATL “(Asociación de Transporte Libre)”³⁰.

Asimismo es atribución de la Superintendencia de Transportes, conforme lo establece la Ley del Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE). Siendo uno de sus principales objetivos de la Superintendencia de Transportes promover la

²⁸ Republica de Bolivia; Gaceta Jurídica de Bolivia; N° 2888; Pág. 5

²⁹ Republica de Bolivia; Gaceta Jurídica de Bolivia; N° 2888; Pág. 5

³⁰ Fuente: Viceministerio de transportes.

eficiencia en la operación del sector, mejorar y ampliar el acceso de los servicios y contribuir con el desarrollo del sector a nivel nacional.

Este ente regulador, carece de tecnología, de personal idóneo o calificado en materia de control en transportes para hacer más efectiva su labor de control.

Es por ello que urge crear una ley que minimice todos estos conflictos, velando no sólo por los derechos de los operadores sino sobre todo por los derechos de los usuarios, quienes a la fecha no cuentan con una seguridad jurídica, ya que no bastan solo Resoluciones o Decretos, sino un compendio de un cuerpo legal.

En el Reglamento Ley de Organización del Poder Ejecutivo (LOPE); Decreto Supremo No. 28631 De 8 De Marzo De 2006.

En este cuerpo normativo, en su artículo 69, se establece las atribuciones del actual Viceministerio de Transportes.

Por lo que se hace notar nuevamente, que actualmente en la estructura del Poder Ejecutivo, no existe un Ministerio de Transportes ya que, el tema o materia de transportes, esta encargado al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, fundamentalmente a través del Viceministerio de Transportes.

En consecuencia, es el Viceministerio de Transportes que se encarga del tema TRANSPORTES siendo cabeza del sector propiamente.

Analizando las atribuciones contenidas en el artículo 69 del Decreto Supremo que reglamenta la Ley de organización del Poder Ejecutivo o LEY LOPE:

Por lo tanto dos de sus atribuciones que interesan al tema de investigación, se encuentran contenidas en los incisos j y k que a la letra dice:

“Inc. J) Coordinar con los Operadores del sector las condiciones de seguridad en el servicio de transporte.”³¹

Esta labor si bien la realiza este Viceministerio, sin embargo ahora compete propiamente por instrumentos normativos de regulación a la Superintendencia de Transportes.

Sin embargo el tema de SEGURIDAD en transporte, imponiendo requisitos de condiciones técnicas para prestar el servicio, corresponde a la Superintendencia de Transportes, lo que está contenido principalmente en el D.S. N° 28710 en las atribuciones de la Superintendencia de Transportes.

“k) Registrar a los operadores del transporte terrestre, fluvial y lacustre, para mantener actualizadas las capacidades del parque de servicios de transporte.”³²

En este tema, la capacidad del parque automotor de cada operador de servicios, se establece mediante los datos proporcionados por el Registro Único Automotor o RUA, cuya información incorpora el Viceministerio de Transportes a sus registros correspondientes.

Ahora bien, en materia de seguridad, también se ha dictado el “Decreto Supremo N° 29293 de 3 de octubre de 2007; Plan de Seguridad Vial en Carreteras”³³ mediante el cual se aprueba un plan de seguridad vial y entre uno de sus temas y competencias, es velar por la seguridad y condiciones técnicas de los vehículos, sin embargo hasta la fecha no se ha efectuado a cabalidad este decreto, incluso los conductores no tienen conocimiento de la existencia de dicha norma.

³¹ Gaceta Oficial de Bolivia; año XLVI N° 2869; 8 de marzo de 2006; Reglamento a la ley de Organización del poder Ejecutivo; pág. 46 publicada el 9 de marzo de 2006.

³² Ídem pág. 46.

³³ Gaceta Oficial de Bolivia; Decreto Supremo 29293; año XLVII; La Paz-Bolivia 4 de octubre de 2007,

También, se identifican algunas de las causales en accidentes de tránsito que muchas veces desembocan en pérdidas irreparables de la vida del ser humano, entre las que cita:

- Imprudencias de conductores
- Exceso de velocidad
- Desperfectos mecánicos
- Deficientes condiciones de las carreteras
- Consumo de bebidas alcohólicas por parte de los conductores.

Por lo que en Bolivia anualmente se registran más de 30.000 accidentes, más de 1.000 personas mueren anualmente y más de 6.000 resultan heridas.

Asimismo se identifican causas como:

- Falta de educación y capacitación en los conductores.
- Carencia de acreditación de las escuelas de conductores.

En cuanto a la normativa también se identifica:

- La inexistencia de normas drásticas para conductores bebedores de alcohol y a quienes exceden velocidad y conductores que realizan maniobras peligrosas, poniendo en riesgo la vida de los pasajeros, es decir que a través de este Decreto se reconoce que en Bolivia no existe una Ley de Transporte automotor Terrestre donde esté incluida la situación jurídica de un conductor beber de alcohol y asimismo las otras observaciones ya mencionadas en este párrafo.
- No existen normas coercitivas para propietarios, es decir, normas que obliguen al propietario a cumplir con lo exigido por la Ley, ya que en nuestro país el transporte se ha regulado hasta la fecha por

Decretos y Resoluciones que contienen sanciones muy leves, favoreciendo al operador para que este incumpla con la norma.

- No existen normas coercitivas para el retiro temporal o definitivo de motorizados y de la empresa por causas de acumulación de reiteradas faltas.

Existe una falta de información a través de medios de comunicación acerca de educación, tanto para operadores y usuarios.

Igualmente a través de este referido Decreto se identifica la falta de fiscalización permanente en la Superintendencia de Transporte y el Viceministerio de Transporte.

Existe una gran irresponsabilidad en las empresas para mantener sostenidamente el estado mecánico de sus motorizados, ya que también se identifica la falta de talleres mecánicos que acrediten ese mantenimiento, de la misma forma no existe normativa que establezca la vida útil del vehículo, que presta servicios de transporte.

Por lo que, en conclusión se señala que no existe una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, lo que una vez mas lleva a decir que en Bolivia urge la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre, donde se puedan llenar todos estos vacíos jurídicos existentes y de este modo otorgar derechos y garantías tanto para operadores como también para usuarios, una ley donde se establezcan medidas de seguridad que deberán ser cumplidas por los operadores, una ley que promueva la capacitación a operadores y sus auxiliares en cuanto al respeto, obediencia por las normas y el trato social a los usuarios, y que de esta manera se pueda educar e informar a los usuarios de sus derechos, a través de los medios de comunicación.

Ahora bien, pasando a otro punto, la Ley de cargas ley N° 1769 se aplica a todo vehiculo del transporte de carga o de pasajeros que circula por las carreteras del país, es de aquí que surge la importancia de mencionar la ley de cargas ya que se refiere también a vehículos de pasajeros que es lo que incumbe para dicha investigación.

Por lo que la “ley 1769”³⁴; se encarga de establecer los pesos y dimensiones que debe obedecer cada vehiculo automotor dedicado como ya lo mencionamos al transporte de pasajeros como el ancho y la altura que deben contener los motorizados, por otra parte obliga a que se lleve de manera obligatoria en la parte trasera y visiblemente la longitud total y asimismo la tara, cuando se menciona la palabra tara se refiere “al peso de un vehiculo”.³⁵, en este caso se aplica a las flotas de pasajeros que circulan por las carreteras.

Este control y aplicación de las disposiciones está a cargo de las prefecturas de departamento en el ámbito de sus jurisdicciones a través de los servicios departamentales de caminos.

3.2.- LEGISLACIÓN COMPARADA

En la Legislación Española, en su “capitulo III Régimen de Competencias y Coordinación de las mismas”³⁶ en su artículo 7 señala que corresponde a los poderes públicos: inc. c) promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestre.

En Bolivia no Existe una Ley de Transporte Automotor Terrestre que regule estos servicios públicos, por lo que, existe la necesidad de crear un cuerpo legal, ya que a diferencia de otros países como España que cuenta con un cuerpo

³⁴ Ley de cargas N° 1769; UPS. Editorial s.r.l.; Primera Edición, Enero 2004; la Paz-Bolivia; Pág. 39.

³⁵ Ídem, Ley de cargas Pág. 39.

³⁶ Ley de Transporte Terrestre de España, pág. Web; pág. 2.

legal que regula el transporte terrestre de su país, Bolivia esta atrasada en cuestión de legislación, en el Código Español señala promulgar las normas necesarias para el transporte, en Bolivia no existe dicho artículo en ninguna normativa, por lo que sería muy conveniente tomarlo en cuenta para la creación de una ley acorde a la realidad Nacional.

Asimismo en el artículo 14 de la legislación Española dice: el gobierno podrá suspender, prohibir o restringir total o parcialmente, por el tiempo que resulte estrictamente necesario, la realización de alguna o algunas clases de servicios de transporte, que fueren público por motivos de..., orden público, sanitarios u otras causas graves.

Sin embargo en Bolivia no existe una normativa de suspensión de la operación del transporte; se suspende sólo en casos por faltas muy graves y aún así muchas siguen circulando por nuestro territorio, como es el caso de la flota "El Dorado".

De igual forma no se conoce en Bolivia la suspensión de algún servicio de transporte por causas sanitarias, ya que a diario se observa que tanto flotas, micros, y minibuses que no cumplen con normas de salubridad, como es el caso de muchos motorizados que después de realizar un viaje o recorrido no se realizan las limpiezas necesarias para seguir circulando.

Por lo que es necesario que este artículo de la normativa Española se tome en cuenta para la creación de una ley de transporte en Bolivia, ya que ayudará a mejorar la calidad del servicio de transporte Terrestre en Bolivia.

Asimismo en la legislación Española se resguarda la seguridad de los usuarios, sin embargo, en Bolivia no existe ninguna norma que resguarde por este derecho tan importante de los usuarios.

Igualmente, en la “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de Venezuela, en su título I de las Disposiciones Fundamentales, en su artículo 3; Naturaleza de la actividad del Transporte Terrestre; el transporte terrestre, así como la ejecución, conservación y administración constituye una actividad económica de interés general a cuya realización concurren el Estado y los particulares de conformidad con la Ley”³⁷.

Por lo que comparando con la normativa existente en Bolivia, es fundamental establecer en un cuerpo legal de Transporte Automotor Terrestre la responsabilidad y participación del Estado en el área del transporte terrestre.

Del mismo modo, en los principios del Servicio de Transporte Terrestre en su artículo 12 señala que la prestación del servicio se ajustará a los principios de comodidad, calidad, eficiencia y seguridad para el usuario.

Si bien en el D.S. N° 28710 una de las atribuciones de la Superintendencia es velar por la eficiencia y seguridad para el usuario, sin embargo, no contempla la parte de comodidad, algo muy importante establecido en la Ley de Transporte de Venezuela que debería incluirse también en una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, ya que en Bolivia no se da importancia al tema de comodidad en cuanto al servicio de transporte Público Terrestre.

“En la Ley Reformatoria de Tránsito y Transporte Terrestre aprobada el 15 de Noviembre por el Congreso Nacional de Chile”³⁸.

En su art. 13 garantiza una educación que promueva el respeto de los Derechos Humanos, esta ley trata de eliminar la discriminación y generar un trato comprensivo hacia los niños, niñas, adolescentes, mujeres, Y personas de la tercera edad.

³⁷ <http://www.monografias.com/ley de transporte Venezuela>

³⁸ <http://www.monografias.com/ley de transporte Venezuela>.

Es decir, que los chóferes tendrán que ser capacitados no solo para conducir un vehículo, sino también para dar un mejor trato a los usuarios pero en especial a niños y personas de la tercera edad, a comparación de Bolivia que no existe esta capacitación en cuanto al trato social de chóferes a pasajero, lo cual constituye un tema relevante, para la sociedad boliviana, ya que el Derecho es un instrumento que sirve para mejorar la calidad de vida, otorgando seguridad a los habitantes de un país como Bolivia.

Por ello es necesario la creación de una Ley en la que se establezca que los conductores de vehículos públicos, al momento de obtener su licencia de conducción, sea como parte de los requisitos también la inclusión de cursos de capacitación personal, ya es hora que Bolivia comience a cambiar desde las personas, de la misma forma difundir mediante los medios de comunicación enseñanzas al público en general sobre el respeto y trato a los conductores.

En las Disposiciones Generales de Transporte Terrestre de Chile en su segunda parte menciona que todo chofer profesional que preste sus servicios en relación de dependencia, percibirá una remuneración que no podrá ser inferior a la remuneración básica mínima, estará sujeto a la jornada de trabajo, derechos, obligaciones y prohibiciones de los trabajadores en general, y gozará de los beneficios sociales y remunerativos contemplados en el Código del Trabajo.

También, se prohíbe pactar como remuneración de los chóferes, el pago de porcentajes del valor recaudado, porcentajes por números de recorridos de servicio o por número de pasajeros o similares.

Por lo que son los inspectores y jueces de trabajo que llevan un registro especial de los contratos de trabajo que ante ellos se realicen.

Sin embargo, en Bolivia existe el “Decreto Supremo N° 5207 de 29 de abril de 1959”³⁹ donde señala que tienen calidad de empleados los chóferes, por lo que deben contar con un contrato de trabajo, pero la mayoría se rige por un acuerdo verbal, y muchas veces esto se presta a que se violen los derechos que tienen los trabajadores a una justa remuneración, de acuerdo a la Constitución Política del Estado.

³⁹ Citado por la Ley General del Trabajo, primera edición, Editorial U.P.S.; La Paz-Bolivia; pág. 7.

CAPÍTULO IV

TRABAJO DE CAMPO

CAPÍTULO I V

TRABAJO DE CAMPO

4.1.-COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

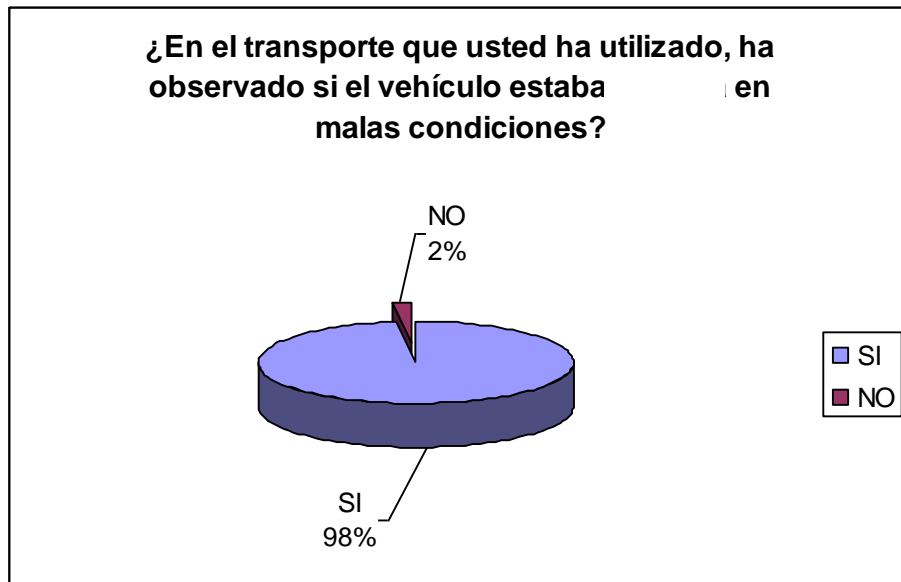
Para la realización de comprobación de la hipótesis del presente trabajo de tesis se realizó encuestas a 50 operadores como también a 50 usuarios, realizándose a cada uno por separado en cuestionarios con diferentes contenidos de preguntas.

Lo que ayuda a comprobar la hipótesis, que “la creación de una ley de transporte automotor terrestre en Bolivia, sí favorecerá al mejoramiento, calidad, control y regulación del transporte automotor Terrestre Nacional, asegurando derechos y garantías a los operadores y usuarios”.

En los cuadros de porcentaje se detalla el porcentaje de las respuestas obtenidas del cuestionario a usuarios demostrándose de esta forma:

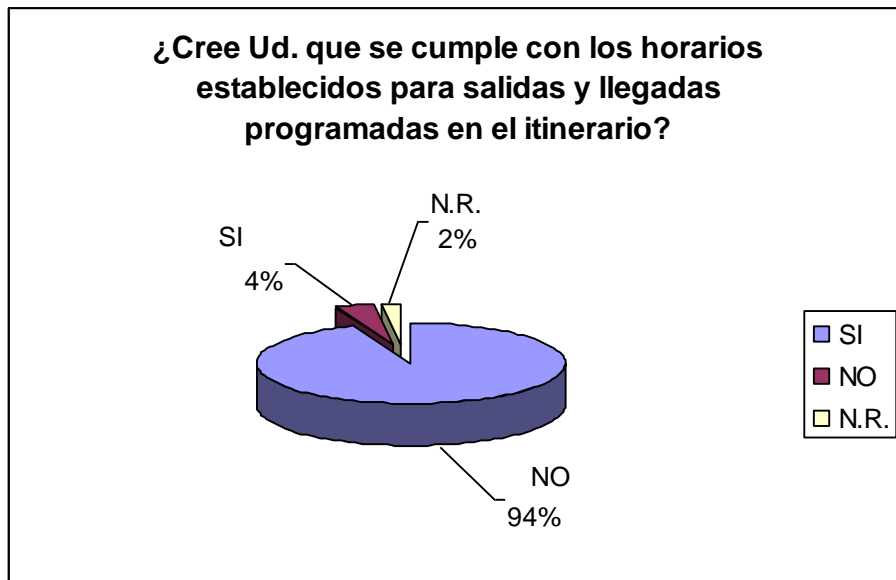
GRÁFICOS EN PORCENTAJE DE LA ENCUESTA A LOS USUARIOS

PREGUNTA N° 1



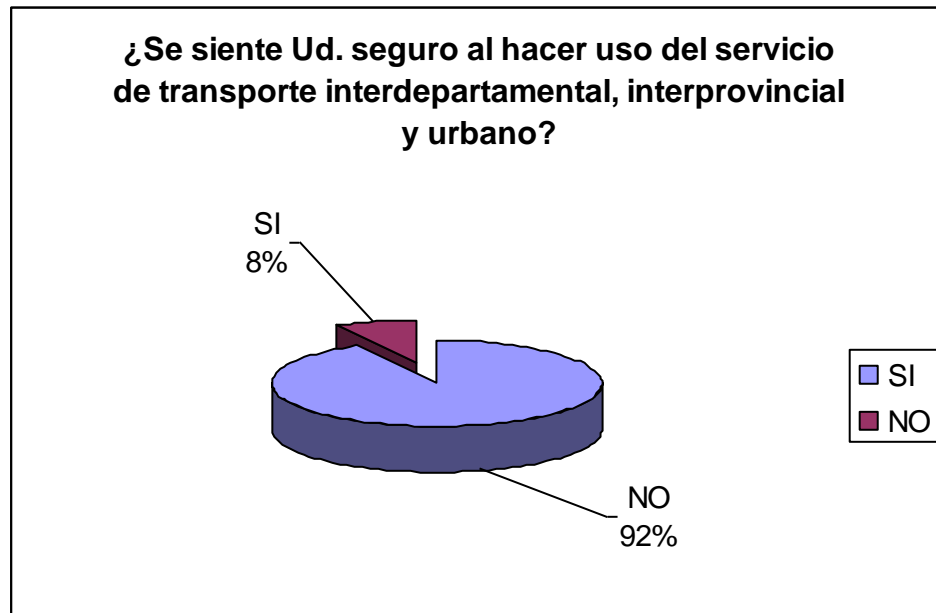
El 98% de la población encuestada respondió que SI, han observado malas condiciones en el vehículo que han utilizado, sin embargo el 2% respondió que no observó malas condiciones.

PREGUNTA Nº 2



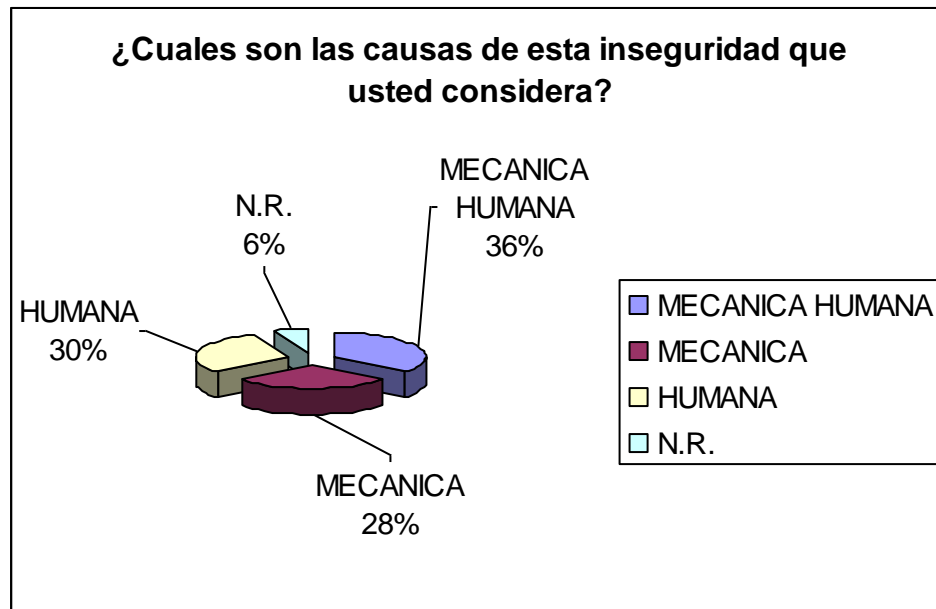
El 94% respondió que No se cumple con los horarios establecidos tanto para salidas como llegadas, y el 4% respondió que Sí se cumple con los horarios establecidos, pero el 2% se abstuvo de responder.

PREGUNTA N° 3



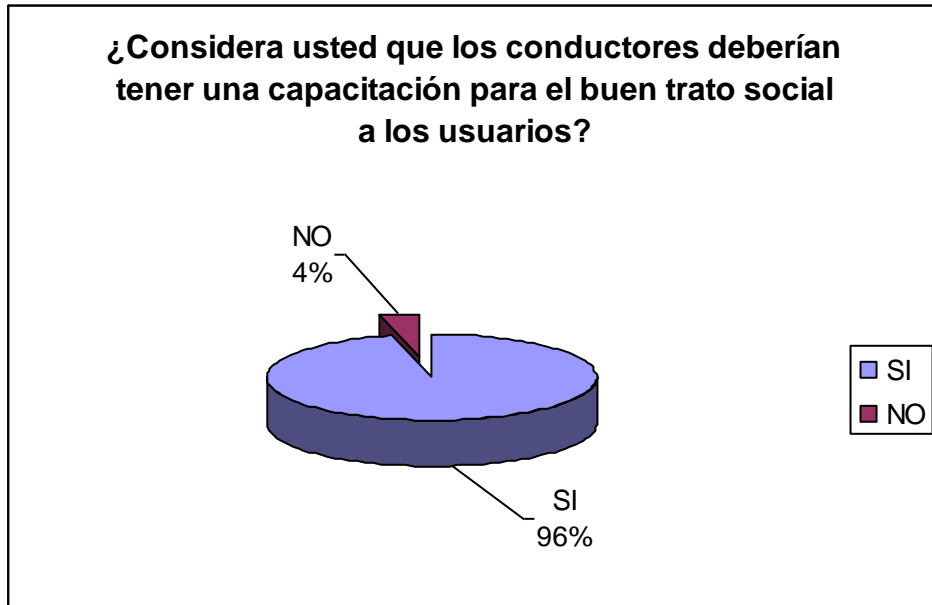
Los usuarios encuestados respondieron No el 92%, es decir que no se sienten seguros al utilizar cualquiera de los servicios, ya sea Interdepartamental, Interprovincial y Urbano, sin embargo el 8% respondió que Si se sienten seguros con la utilización de estos servicios.

CONTINUACIÓN DE PREGUNTA Nº 3



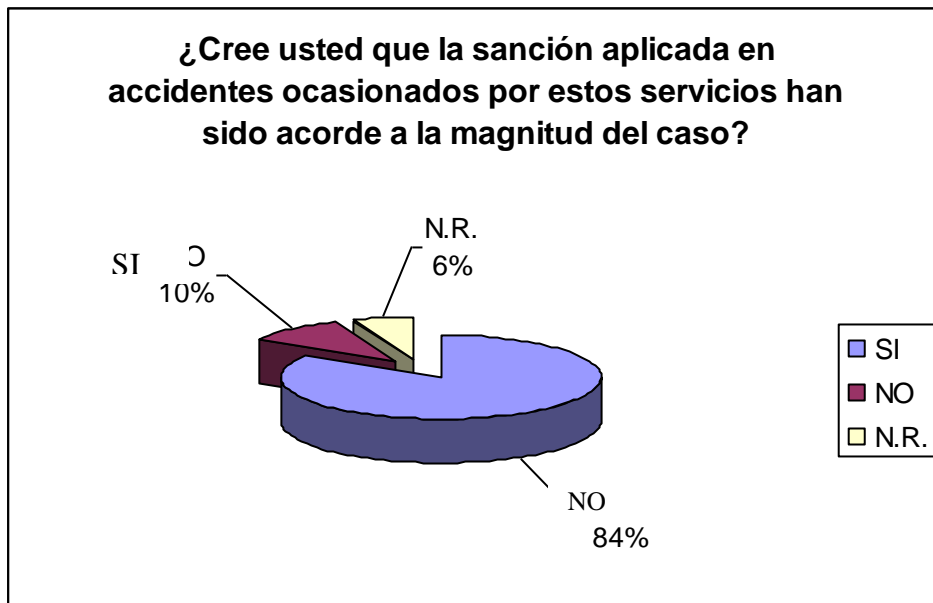
Con relación a la pregunta número 3; las causas de esta inseguridad consideran el 36% que son mecánica y humana, el 30% consideran que las fallas son humanas, el 28% consideran que son mecánicas, y el 6% de la población encuestada se abstuvo de responder.

PREGUNTA N° 4



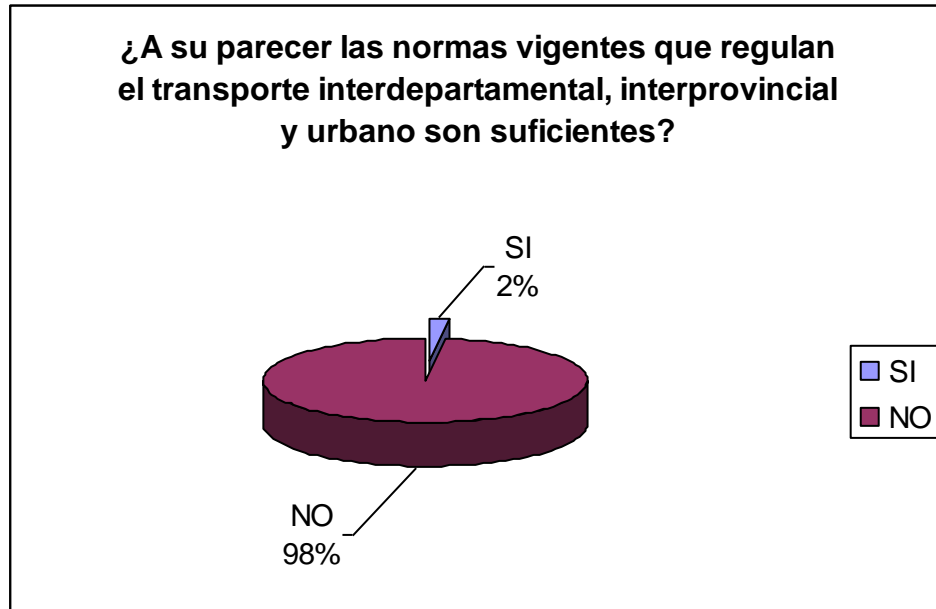
El 96% de los usuarios respondieron que Si, necesitan los conductores tener una capacitación personal respecto al mal trato que otorgan a los pasajeros, verbalmente expresaron los encuestados que estos problemas surgen porque muchos de los conductores son personas que apenas leen o escriben y algunos son inmigrantes del campo, lo que por su ignorancia cometen muchos abusos hacia los usuarios, sin embargo el 4% responde que No.

PREGUNTA Nº 5



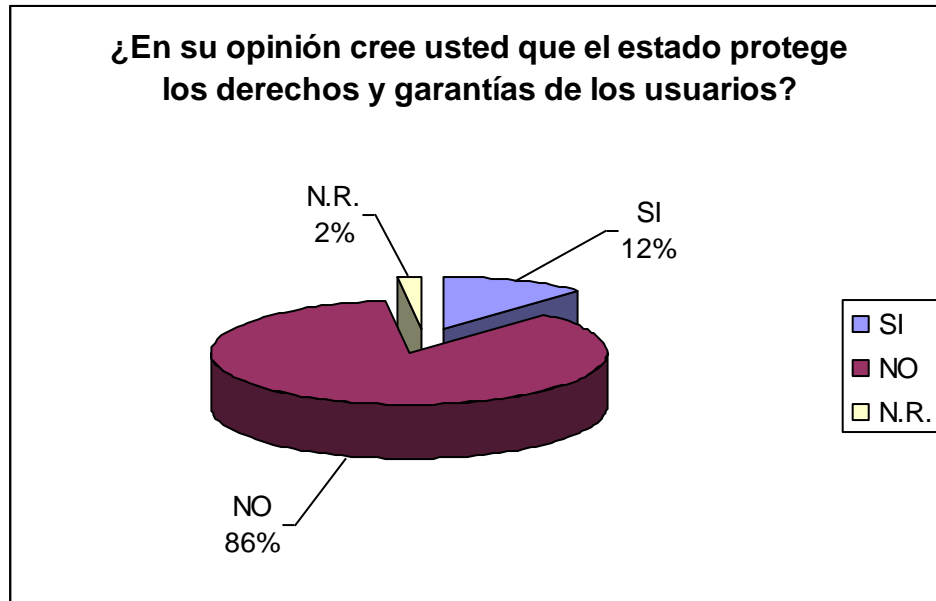
El 84% de los usuarios responden que las sanciones No han sido acordes a la magnitud del caso, el 10% responde que Si las sanciones han sido acordes a la magnitud del caso, sin embargo el 6% de la población no respondió.

PREGUNTA N° 6



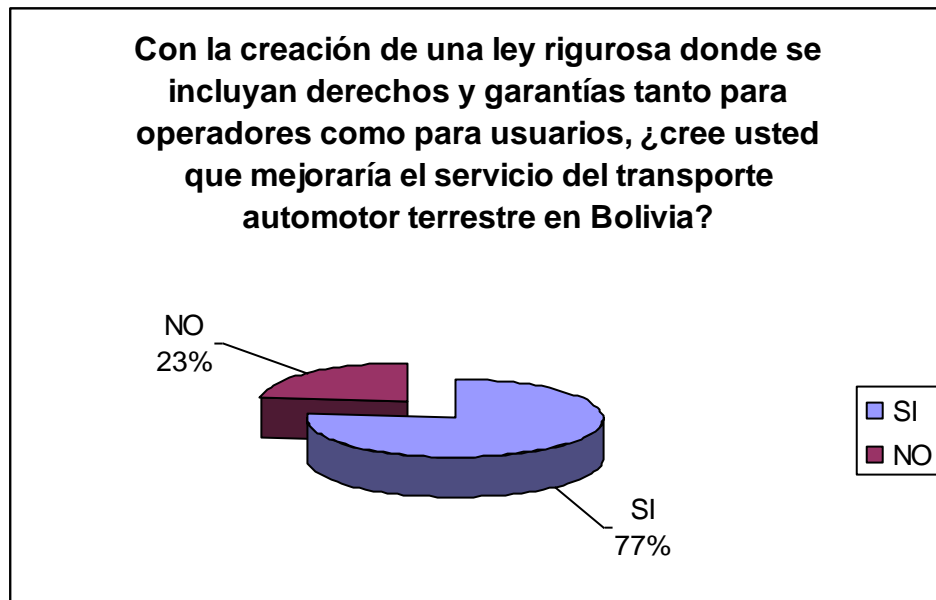
Los usuarios que fueron encuestados responden de la siguiente manera: el 98% No consideran que las normativas vigentes que regulan el transporte a nivel nacional son eficientes, pero el 2% responden que Sí.

PREGUNTA N° 7



En esta pregunta el 98% responde que No, es decir que no consideran que el Estado protege los derechos de los usuarios, el 12% consideran que sí el Estado protege los derechos de los Usuarios, sin embargo el 2% no respondió a esta pregunta.

PREGUNTA N° 8



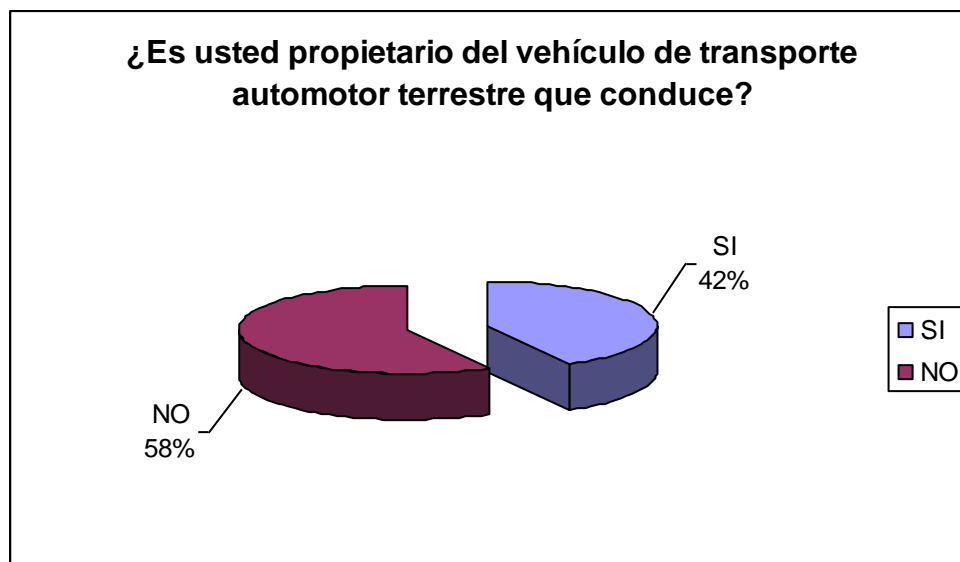
Los usuarios encuestados consideran que con la creación de una ley de Transporte Automotor Terrestre, mejoraría el servicio del Transporte en Bolivia, verbalmente expresaron muchos que ya es hora de que se ponga fin a tanta arbitrariedad en este servicio, sin embargo, el 23% consideran que no sería suficiente una ley para mejorar el transporte.

A través de esta encuesta se observa que en Bolivia rige la imperiosa necesidad de la creación urgente de una Ley de Transporte Automotor Terrestre, en la que se establezcan derechos y garantías, proporcionando una mejor seguridad a los usuarios.

Se puede observar que en Bolivia se necesita capacitar a los chóferes y sus ayudantes en cuanto al respeto a las normas existentes, también necesitan capacitación para dar un mejor trato social a los usuarios, respetando los derechos de los pasajeros, velando por su seguridad y asimismo cuidando la infraestructura de los vehículos que conducen.

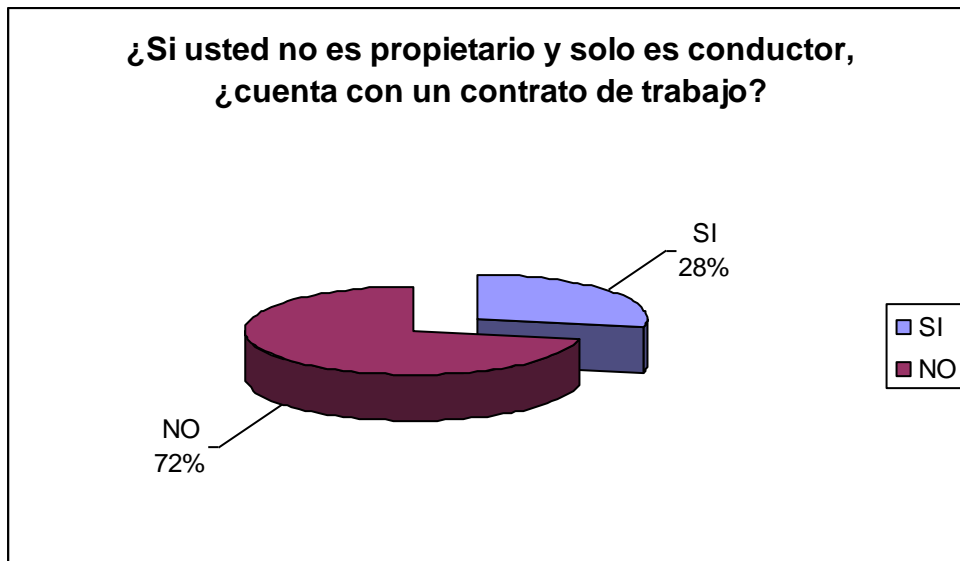
GRÁFICOS EN PORCENTAJE DE LA ENCUESTA A LOS OPERADORES

PREGUNTA 1



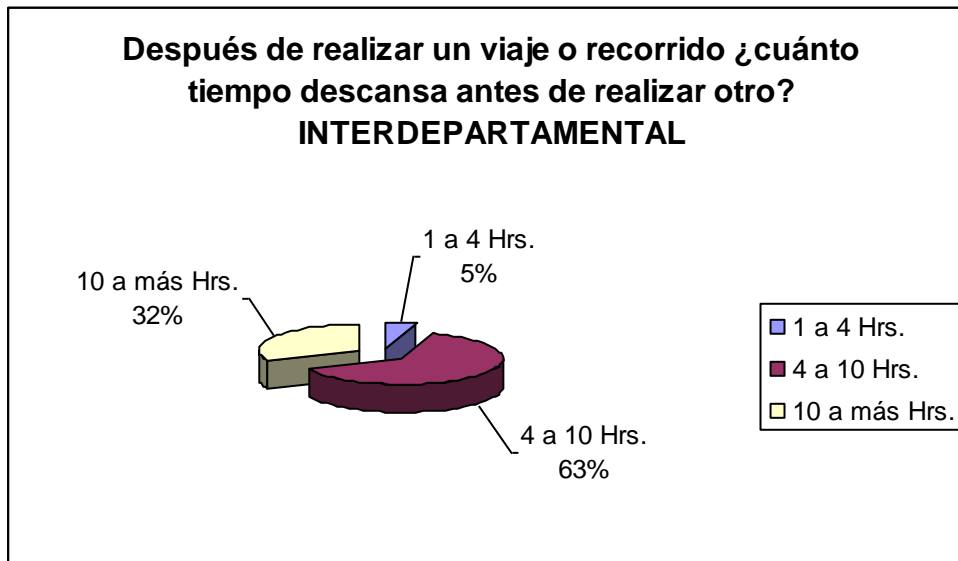
En la pregunta numero uno, de esta encuesta a operadores el 58% respondió que NO son propietario del vehículo que conduce, sin embargo el 42% respondió que sí, es propietario del vehículo que conduce.

PREGUNTA 2

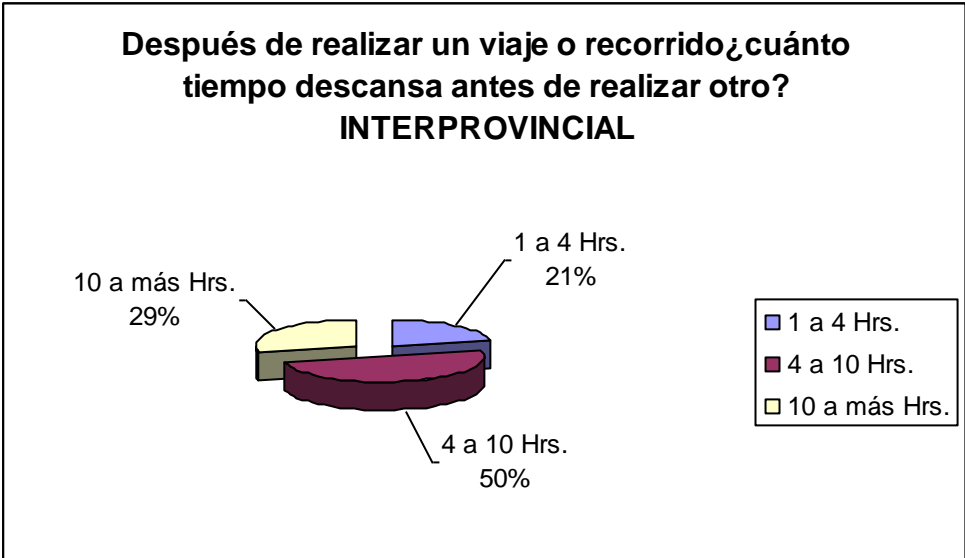


Pregunta numero dos, el 72% de operadores respondieron en el caso de los que no son propietarios del vehículo que conducen que no cuentan con un contrato de trabajo, que les asegure su fuente de trabajo, corren el riesgo de ser despedidos en cualquier momento, sin embargo, el 28% sí cuenta con un contrato de trabajo especialmente los que realizan el servicio Interdepartamental.

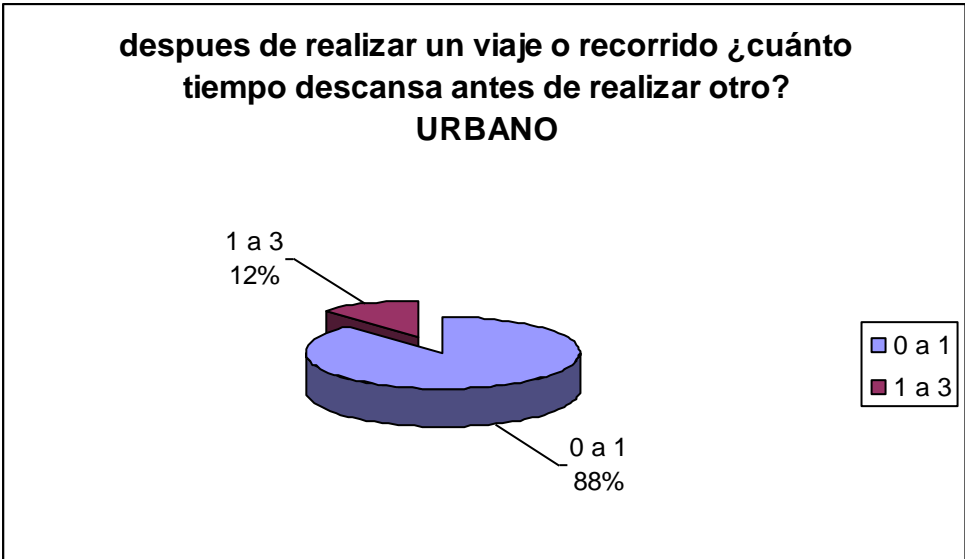
PREGUNTA 3



En la pregunta numero tres en el área Interdepartamental el 5% de operadores respondieron de 1-4, horas de descanso después de un viaje, y el 63% respondió de 4-10 horas y el 32% descansan de 10-a mas....; lo que significa que no se controla los descanso de los chóferes lo que constituye en un peligro de vida para quienes utilizan este servicio.

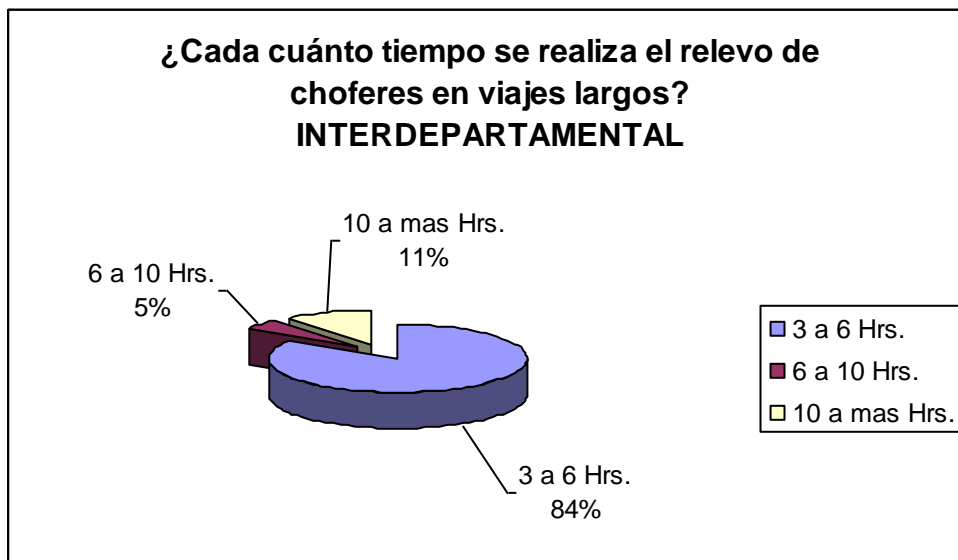


Asimismo en el área Interprovincial el 21% de operadores respondieron de 1-4 horas de descanso después de un viaje, y el 50% respondió de 4-10 y el 29% de 10-a más....; lo que significa que no se controla los descansos de los chóferes, al igual que el Interdepartamental también se constituye en un peligro de vida para quienes utilizan este servicio.



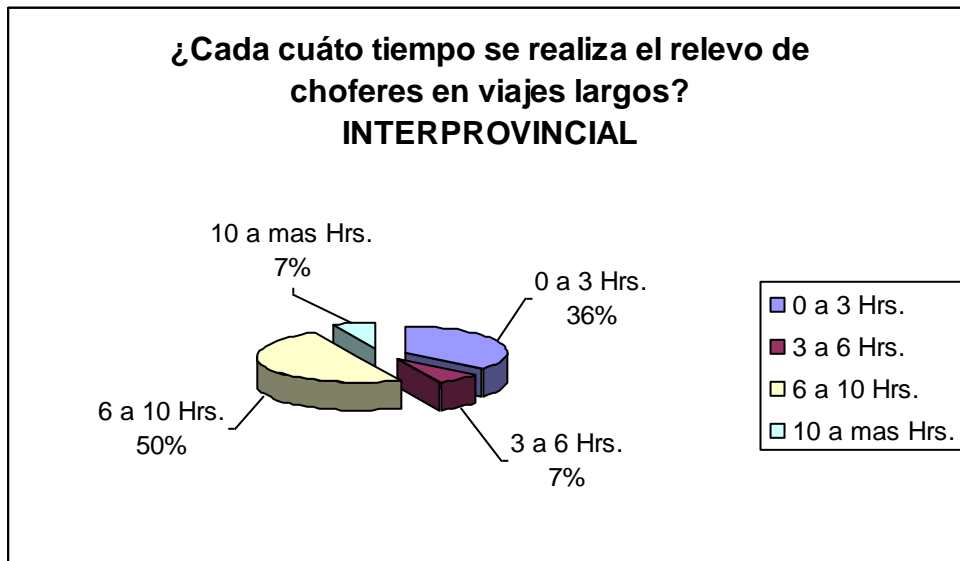
En el área urbana el 88% respondió de 0-1 horas, y el 14% 1-3 horas.

PREGUNTA 4



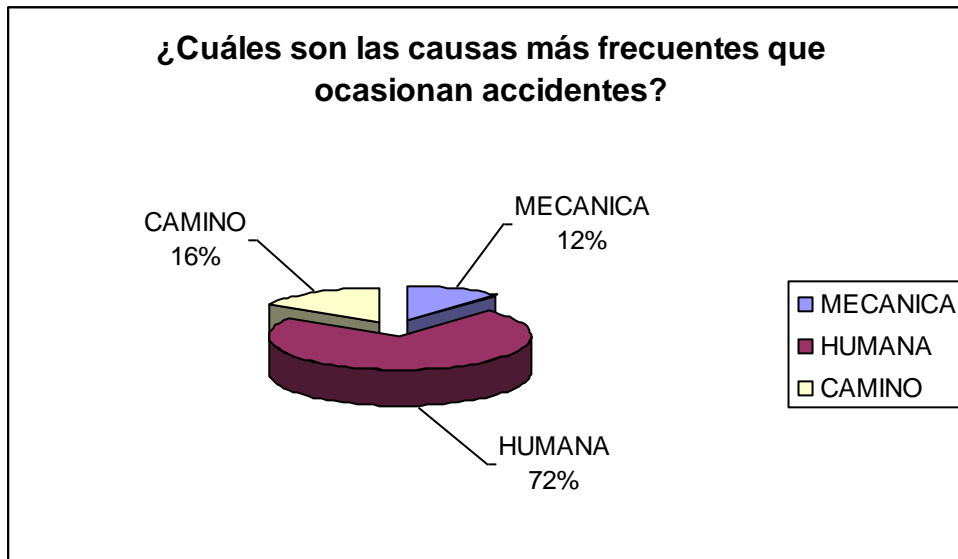
En la pregunta numero cuatro, el 84% respondió 3-6 horas relevo de chóferes en viajes largos, el 5% de 6-10 horas, y el 10% de 10 a más...lo que también constituye en un peligro tanto para operadores como para usuarios.

INTERPROVINCIAL



En el área Interdepartamental, el 36% respondió 0-3 horas relevo de chóferes en viajes largos, el 7% de 3-6 horas, el 50% de 6-10, y el 7% de 10 a más...

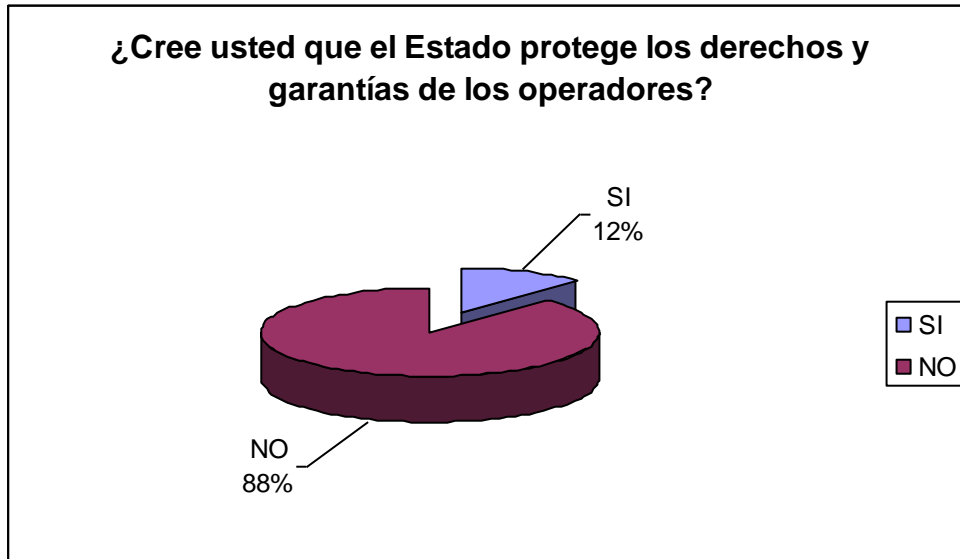
PREGUNTA 5



Pregunta número cinco el 12% respondieron que las causas más frecuentes que ocasionan accidentes son mecánicas, el 72% respondió que son humanas, el 16% respondieron que son caminos.

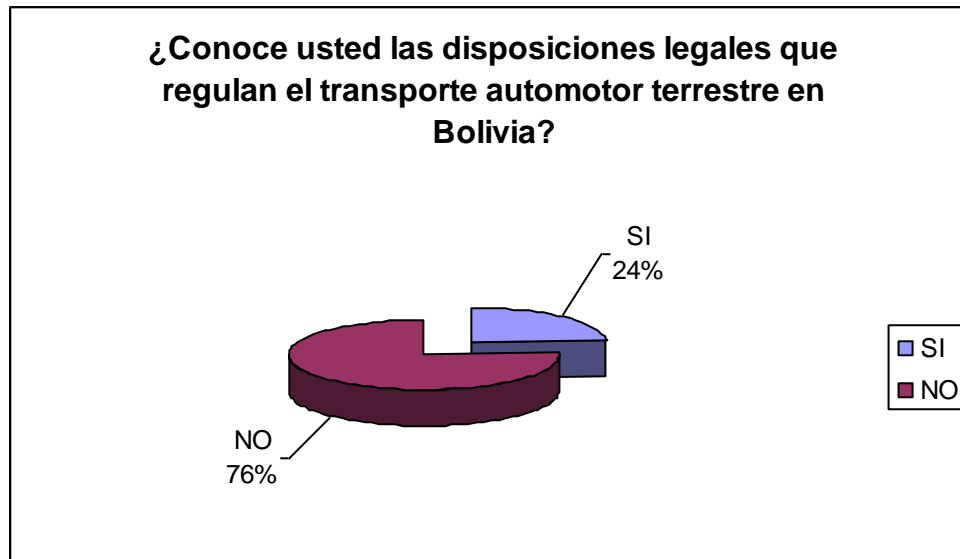
Sin embargo se puede notar que muchos chóferes fueron sinceros y consientes al decir que son humanas las causas que ocasionan accidentes, lo que falta en Bolivia es una ley que regule no solo el transporte, sino también que se encargue a las autoridades competentes para que cada determinado tiempo organicen capacitación y concientización a los operadores en cuanto al riesgo que asumen cuando están operando estos servicios de transporte, y las precauciones que deben tomar para conservar la vida de los usuarios.

PREGUNTA 6



En cuanto a la pregunta número seis el 88% respondió que NO considera que el Estado proteja los derechos de los usuarios, ya que no existe una ley donde se establezcan los derechos de los operadores, sin embargo el 12% respondió que SI.

PREGUNTA 7

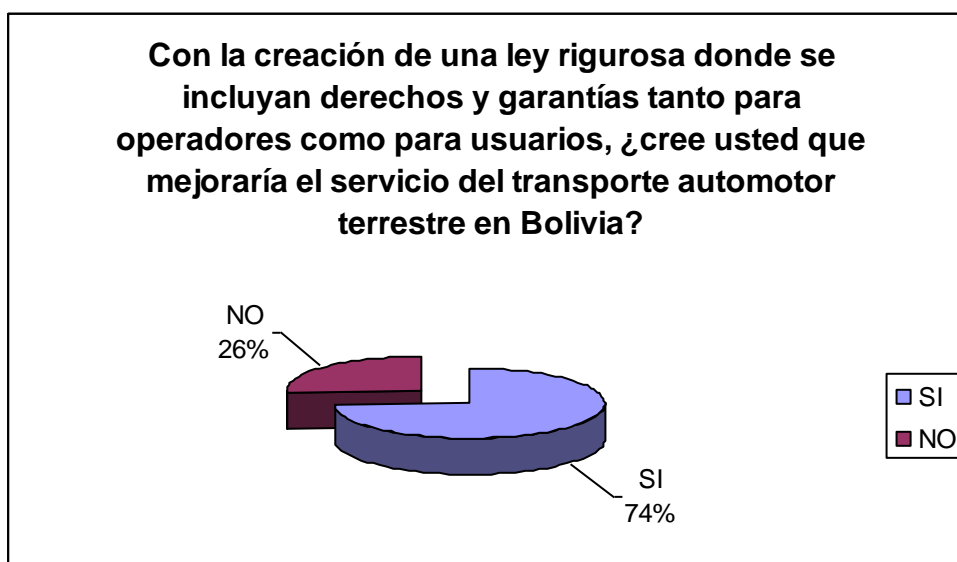


En la pregunta numero siete el 76% respondió que NO conoce ninguna normativa que regule el Transporte Automotor Terrestre, y el 24% respondió que sí, sin embargo, los que respondieron que sí, en la opción ¿cuáles? Respondieron Viceministerio de Transporte, Superintendencia de Transportes, el SOAT; lo que lleva a decir que en Bolivia los operadores o chóferes no conocen las normas que regulan el transporte, ya que aquellos que respondieron que sí, colocan el nombre de una entidad lo cual es la encargada de producir normas de operación o control, sin embargo, dichas entidades regulan el transporte a nivel nacional pero, no se constituyen en un cuerpo legal, que regule el transporte, o en su caso colocaron el SOAT que solo es un seguro de accidentes ocasionados por el vehículo.

Es por ello que existe la imperiosa necesidad de crear una Ley en la que se obligue a los operadores y conductores a recibir un capacitación no solo en el

trato a los usuarios, sino también una capacitación en cuanto a normativa, ya que solo a través de una norma se puede lograr mejoramiento en la calidad del servicio prestado, es decir calidad en cuanto a personas involucradas en esta área del transporte.

PREGUNTA 8



Asimismo en la pregunta número ocho, de esta encuesta a usuarios, el 74% considera que con la creación de una ley donde se incluyan los derechos y garantías tanto para operadores como para usuarios, mejoraría el servicio del Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, sin embargo el 26% de los usuarios respondió que NO.

Muchos de los encuestados, vertieron su opinión acerca de que en Bolivia debería existir un cuerpo normativo donde no sólo se incluyan derechos y garantías para operadores y Usuarios sino que también se establezcan obligaciones a Operadores del Transporte Automotor Terrestre, ya que los operadores actúan de manera abusiva e irresponsable frente a los usuarios, es decir actúan a su criterio, sin embargo muchas veces no son buenos criterios.

Es por esto la urgente necesidad de la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, puesto que a través de ella se establecerán las obligaciones a los operadores y usuarios de este servicio, mejorando la calidad, comodidad y seguridad del Transporte.

4.2.- CONCLUSIÓN

A través de este trabajo de investigación se pudo observar que Bolivia, en cuanto a legislación de transporte Automotor Terrestre, se encuentra atrasada a diferencia de otros países que cuentan con un cuerpo legal para la regulación del transporte.

Existen muchas deficiencias referidas a la prestación del servicio, como ser la calidad, la comodidad, la seguridad, y la responsabilidad, por parte de las empresas que operan en esta área y sus conductores.

Igualmente, se observa la falta de control de las entidades encargadas de fiscalizar y supervisar este rubro del transporte que es de suma importancia para el país, ya que el transporte se constituye en una red de integración nacional, también esta la falta de capacitación a los conductores respecto al trato social con los usuarios.

La falta de una Ley de Transporte Automotor Terrestre ha generado un desorden en el transporte, puesto que Bolivia al igual que cualquier país del mundo se rige por leyes; sin embargo, en Bolivia no existe una Ley de Transporte Automotor Terrestre, y la inexistencia de la misma provoca una gran cantidad de vacíos jurídicos existentes.

Algunos de los vacíos jurídicos observado en Bolivia a través de este trabajo de investigación son:

1.- La inexistencia de un cuerpo Normativo que regule el Transporte Automotor Terrestre.

2.- El vacío jurídico es la falta de un cuerpo Normativo en el que se establezcan derechos y Garantías tanto para operadores como para usuarios.

3.- El vacío jurídico observado a través de esta investigación es la falta de establecimiento de las obligaciones de los operadores, conductores y usuarios, este es un gran vacío jurídico que es necesario llenarlo a través de una Ley de Transporte Automotor Terrestre; ya que se observa que los operadores y usuarios actúan a su simple criterio frente a situaciones que se les presentan haciendo uso de este servicio.

4.- La falta del establecimiento de sanciones rigurosas para los operadores que infrinjan con las normas existentes, sobre todo aquellos actos que ponen en riesgo y atentan contra la vida del ser humano.

5.- Otro vacío jurídico observado es la falta del establecimiento de competencias en las autoridades encargadas de esta área, es decir el de establecer a la Superintendencia de Transporte como

la encargada de controlar el Transporte Automotor Terrestre, puesto que con esta finalidad se realizó su creación mediante la Ley SIRESE N° 1600; y debería darse cumplimiento a esta normativa haciéndola extensible en las tres áreas interdepartamental, Interprovincial y Urbano.

Sin embargo se observa que mediante Decreto Supremo N° 268 es al Viceministerio de Transportes a quien se le otorga el control del área

Interprovincial, siendo que esta función le corresponde a la Superintendencia de Transportes.

6.- Otro vacío jurídico observado en esta tesis, es la falta de establecimiento de seguridad jurídica a los usuarios, cuando hacen uso de este servicio, es decir una seguridad a la vida, salud, y a un buen trato social por parte de las empresas, y sindicatos que prestan sus servicios.

Estos son algunos de los vacíos jurídicos observados más sobresalientes, no se puede mencionar todos ya que son demasiados, sin embargo todos estos vacíos sólo pueden ser llenados a través de una Ley de Transporte Automotor Terrestre, de la que se desprenderán reglamentos para cada sector.

De acuerdo al trabajo de campo realizado, se observa que tanto

operadores y usuarios desconocen las normas actuales vigentes que regulan el transporte, sin embargo siguen operando, poniendo cada vez más en riesgo la vida y seguridad de los usuarios, incluso la de ellos mismos.

Es por ello que urge la necesidad de crear una Ley de Transporte Automotor Terrestre, en la que se establezcan derechos y garantías tanto para operadores como también para usuarios, a través del cual se establezcan competencias de autoridades involucradas en el rubro, asimismo que vengan a llenar los vacíos jurídicos.

Por lo tanto, a través de la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia será de gran ayuda en el desarrollo económico y beneficiará al orden social en dicha área, mejorando la calidad y el control de las entidades encargadas de esta función.

A través del presente trabajo de investigación se aprueba la hipótesis de que la creación de una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia, si favorecerá al mejoramiento, calidad, control y regulación del transporte Automotor Terrestre Nacional, asegurando derechos y garantías a los operadores y usuarios, ya que los operadores también necesitan una protección jurídica establecida en un cuerpo legal, asimismo por que en Bolivia no existe una Ley del Transporte Automotor Terrestre.

Todo esto sólo se puede establecer en un cuerpo legal normativo, ya que hasta la fecha no ha sido suficiente la regulación del transporte terrestre

a través de Decretos, Resoluciones y Reglamentos, por que todos estos pueden ser modificados en cualquier momento, a través de otro Decreto o Resolución como ha sucedido hasta la fecha, sin embargo para dejar

sin efecto una ley o modificarla es necesario hacer un estudio y análisis profundo, lo cual toma su tiempo y asimismo para esto se toma en cuenta a los sectores involucrados.

Es por ello que solo a través de una Ley se establecerán derechos y garantías para usuarios y operadores del Transporte, y se dará mayor seguridad Jurídica a la sociedad en general.

BIBLIOGRAFÍA MÍNIMA

1. BOURRIERES, Paul ; L'économie des transports dans los programmes ne developpement; presses universitaires de France; collection Tires-Monde; IEDES 2éme edition 1964; Traducido del francés por José Maria Rodríguez gallego, "La economía de los transportes en los programas de desarrollo"
2. CAMPBELL Tom, El sentido del positivismo jurídico, Universidad nacional de Australia.
3. Conf. CNPaz, Sala III, 5/7/46,LL, 43-433; CCom Cap, 31/5/40, JA, 71-120. citado por Soler Aleu Amadeo "Transporte Terrestre" editorial Astrea, Buenos Aires; 1980
4. Constitución Política del Estado; Ley 1585, del 17 de agosto de 1994, Artículo 7 Inc. g)
5. Constitución Política del Estado; Ley 1585, del 17 de agosto de 1994, Artículo 7 inc. g).
6. Gacetas jurídicas
7. Ley 2341 Procedimiento Administrativo; de 23 de abril de 2002; articulo 1 inc. a)
8. Ley 2341 Procedimiento Administrativo; de 23 de abril de 2002; articulo 1 inc. a)
9. Ley N° 1600 SIRESE (Sistema de Regulación Sectorial); de 28 de octubre de 1994
10. REVUELTA, Santa Cruz Héctor: Formulación de Propuestas para facilitar el Transito Fronterizo entre Bolivia y Argentina, Editado por ALADI, junio 1997.
11. SOLER, Aleu Amadeo: Transporte Terrestre, Editorial Astrea, Buenos Aires 1980.

Paginas Web.

❖ <http://www.scribd.com/doc/378351/CONCEPTO-DE-TRANSPORTE-Y-SERVICIOS>

❖ <http://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml>

Propuesta, anteproyecto de Ley

LEY DE TRANSPORTE

TITULO I

TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Artículo 1.- (Objeto) La presente Ley tiene por objeto regular el transporte Interdepartamental, Interprovincial y Urbano.

Garantizando los derechos de los operadores y usuarios del servicio del Transporte Automotor Terrestre

Artículo 2.- (Ámbito de aplicación) La Ley se aplicará:

- a) A las personas naturales o jurídicas que prestan el servicio de transporte automotor publico de pasajeros.
- b) A los usuarios del transporte
- c) A las autoridades que por facultad otorgada por la Ley regulan y norman la organización y prestación de los servicios de transporte terrestre.

Artículo 3.- (Calidad) Los estándares técnicos y de calidad en la prestación de servicios de transporte bajo régimen de licencia o autorización, serán reguladas según las características y los requisitos de seguridad, accesibilidad, continuidad, oportunidad, comodidad, cobertura, atención al usuario y otros establecidos mediante Reglamento.

Artículo 4.- (Competencia) Son autoridades competentes de los servicios del transporte automotor terrestre Público:

- a) Ministerio de Obras Publicas, servicios y Vivienda.
- b) Viceministerio de Transporte; encargadas de la ejecución de las políticas del Transporte Terrestre, encargada de la otorgación de tarjetas de operación en todas sus modalidades, previo cumplimiento de requisitos.
- c) Municipios; establecerán las rutas de transporte urbano.
- d) Superintendencia de Transporte; encargada del control y fiscalización del servicio de Transporte.

Artículo 5.- (Órgano coadyuvante); En cada jurisdicción, el Organismo Operativo de Transito será el Órgano coadyuvante para el cumplimiento de políticas , planes, programas , normativa de control, de los servicios de transporte terrestre, cuya misión es velar por el control de la circulación o el transito de vehículos en todas las vías, así como la verificación de condiciones técnicas de los mismo y la idoneidad de los conductores para prestar sus servicios, todo sujeto a las normativas en coordinación con el Viceministerio de Transportes.

Artículo 6.- (Otorgación de tarjetas de operación) La autoridad competente para otorgar la tarjeta de operación al transporte Interdepartamental, Interprovincial y Urbano, es el Viceministerio de Transporte.

Artículo 7.- (Uso de Terminal de pasajeros) Las personas autorizadas para operar como prestadores del servicio de transporte publico de pasajeros, a los efectos de embarcar o desembarcar pasajeros, quedan obligados a tener una Terminal de pasajeros como punto de origen, paradas intermedias y destino.

Artículo 8.- (Derechos de los usuarios) Los usuarios tienen derecho a:

- a) Ser tratados e informados con respeto por parte de los operadores y sus auxiliares.
- b) Recibir el boleto de pasaje, después de hacer la cancelación del mismo, el que deberá estar debidamente llenado, con el destino correspondiente, nombre del pasajero y su datos personales, horario de partida, horario de llegada, número de asiento y el costo.

- c) Exigir cumplimiento en cuanto a horarios de salida.
- d) Exigir un servicio higiénico, seguro, cómodo.
- e) Ser auxiliado por el chofer y su ayudante, durante el viaje en caso de enfermedad.
- f) Ser resarcidos por los daños ocasionados durante la prestación del servicio del transporte público de pasajeros de conformidad con la ley.

Artículo 9.- (Obligaciones del usuario) Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen el deber de:

- a) Pagar la correspondiente tarifa.
- b) Estar una hora antes de la salida, en la Terminal de Bus.
- c) Informar al prestador del servicio y a la autoridad competente sobre las deficiencias o daños ocasionados en las instalaciones y unidades del servicio.
- d) Cuidar y preservar en buen estado las instalaciones y unidades del servicio.
- e) No fumar ni consumir bebidas alcohólicas dentro de las unidades del servicio.
- f) Comportarse cívicamente y dar un trato respetuosos al conductor y a los demás pasajeros.

Artículo 10.- (Derechos de los operadores) Los operadores tienen el derecho de:

- a) Recibir un buen trato por parte de las empresas a las que pertenecen.
- b) Contar con un contrato de trabajo.
- c) Percibir un salario.
- d) Recibir un buen trato por parte de los usuarios.
- e) Descansar de 10 a más horas después de un viaje largo de 6 horas o más.

Artículo 11.- (Obligaciones de los propietarios) Los propietarios de los vehículos puestos al servicio público de transporte, tiene la obligación de:

- a) Mantener los mismos en condiciones técnicas que ofrezcan seguridad
- b) Funcionamiento, control de emisión de gases contaminantes y ruidos

- c) Respetar la ley de cargas
- d) Prestar el servicio con el SOAT correspondiente

Artículo.- 12 (Obligaciones de los operadores) Los conductores tienen la obligación de:

- a) Prestar el servicio, con eficiencia.
- b) Cumplir con los horarios de salidas y llegadas.
- c) Respetar los puntos de paradas intermedias.
- d) Dar un buen trato a los usuarios, colaborando e informando sobre los servicios prestados si ese fuera el caso.

Artículo 13.- (capacitación) “el Viceministerio de transporte mediante el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, incluirán en todos los niveles y modalidades del sistema educativo Boliviano, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial, extensible también para la capacitación a conductores en las diferentes modalidades del transporte”.⁴⁰

Artículo 14.- (Infracciones) Constituyen infracciones las transgresiones a las disposiciones contenidas en la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 15.- (sanciones) Las infracciones a la presente Ley y sus reglamentos, además de sus sanciones respectivas, estarán contenidas en un reglamento especial.

⁴⁰ Fuente Cámara Departamental de Transporte de La Paz.

Encuestas a Usuarios

Este es un trabajo de encuesta para la **carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés**.

Su participación en las respuestas será de gran ayuda para fundamentar la necesidad de crear una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia.

Recomendaciones

Encierre los incisos que considere correcto con un círculo.

Datos Generales:

Sexo: **Masculino** **Femenino** **Ocupación.....**

1.- ¿Alguna vez, en el transporte que usted ha utilizado, ha observado si el vehículo estaba en malas condiciones?

Si

No

2.- ¿Cree Usted que se cumple con los horarios establecidos para salidas y llegadas programados en el itinerario de viajes?

Si

No

3.- ¿Se siente usted seguro al hacer uso del servicio de transporte Interdepartamental, Interprovincial y Urbano?

Si

No

Si su respuesta es No, ¿cuáles son las causas de esta inseguridad que usted considera?

a) Fallas mecánicas

b) Fallas humanas

4.- **¿Considera usted que los conductores deberían tener una capacitación, para el buen trato social a los usuarios?**

Si

No

5.- **¿Cree usted que las sanciones aplicadas en accidentes ocasionados por estos servicios, han sido acordes a la magnitud del caso?**

Si

No

6.- **¿A su parecer las normas vigentes que regulan el transporte Interdepartamental, Interprovincial y Urbano son eficientes?**

Si

No

7.- **¿En su opinión cree usted que el Estado protege los derechos y garantías de los usuarios?**

Si

No

8.- **Con la creación de una ley rigurosa donde se incluyan derechos y garantías tanto para operadores como para usuarios, ¿cree usted que mejoraría el servicio del transporte automotor terrestre en Bolivia?**

Si

No

Encuestas a operadores

Este es un trabajo de encuesta para la **carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés**.

Su participación en las respuestas será de gran ayuda para fundamentar la necesidad de crear una Ley de Transporte Automotor Terrestre en Bolivia.

Recomendaciones

Encierre los incisos que considere correcto con un círculo.

Datos Generales:

Sexo: **Masculino** **Femenino** **Ocupación.....**

1.- ¿Es usted propietario del vehículo de Transporte Automotor Terrestre que conduce?

Si

No

2.- Si usted no es propietario y solo es conductor, ¿cuenta usted con un contrato de trabajo?

Si

No

3.- Después de realizar un viaje o recorrido ¿cuánto tiempo descansa antes de realizar otro?

Interdepartamental **Horas:** a) 0-1 b) 1-4 c) 4-10 d) 10 - a mas...

Interprovincial a) 0-1 b) 1-4 c) 4-10 d) 10 - a mas...

Urbano a) 0-1 b) 1-3 c) 3-10 d) 10 - a mas...

4.- ¿cada cuanto tiempo se realiza el relevo de chóferes en viajes largos?

Horas: a) **0-3** b) **3-6** c) **6-10** d) **10-a mas...**

5. - ¿Cuáles son las causas mas frecuentes que ocasionan accidentes?

a) Mecánicas b) Humanas c) Caminos

6.- ¿Cree usted que el Estado protege los derechos y garantías de los Operadores?

Si No

7.- ¿Conoce usted las disposiciones legales que regulan el Transporte Automotor terrestre en Bolivia?

Si No

Cuales?.....
.....

8.- Con la creación de una ley rigurosa donde se incluyan derechos y garantías tanto para operadores como para usuarios, ¿cree usted que mejoraría el servicio del trasporte automotor terrestre en Bolivia?

Si No