

Año

Panamá, R. de Panamá martes 21 de mayo de 2024

N° 30035-B

CONTENIDO

ASAMBLEA NACIONAL

Ley N° 434
(De lunes 13 de mayo de 2024)

QUE ESTABLECE LA EVALUACIÓN ESTANDARIZADA PARA LA MEDICIÓN DEL RENDIMIENTO ACADÉMICO DE LOS ESTUDIANTES DE EDUCACIÓN BÁSICA GENERAL Y MEDIA DE LOS CENTROS EDUCATIVOS

MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA/ SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN

Resolución N° 225
(De jueves 17 de agosto de 2023)

POR LA CUAL SE EXPIDE CARTA DE NATURALEZA A FAVOR DE YESENIA SANTANA VICIOSO.

Resolución N° 226
(De jueves 17 de agosto de 2023)

POR LA CUAL SE EXPIDE CARTA DE NATURALEZA A FAVOR DE MARÍA ROCÍO ESPINOSA MUÑOZ.

Resolución N° 227
(De jueves 17 de agosto de 2023)

POR LA CUAL SE EXPIDE CARTA DE NATURALEZA A FAVOR DE CARLOS ANDRES CARDONA ESCOBAR.

Resolución N° 228
(De jueves 17 de agosto de 2023)

POR LA CUAL SE EXPIDE CARTA DE NATURALEZA A FAVOR DE ÁNGELA CRISTINA LÓPEZ CORTÉS

Resolución N° 229
(De jueves 17 de agosto de 2023)

POR LA CUAL SE EXPIDE CARTA DE NATURALEZA A FAVOR DE JAVIER EDUARDO LEIVA LADINO.

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

Fallo N° S/N
(De martes 26 de marzo de 2024)

POR EL CUAL SE DECLARA QUE NO ES ILEGAL, LA RESOLUCIÓN NO. JD-42 DE 26 DE JULIO DE 2018, EMITIDA POR LA AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (ATTT).



FE DE ERRATA

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

PARA CORREGIR ERROR INVOLUNTARIO EN EL DECRETO EJECUTIVO NO. 49 DE 16 DE MAYO DE 2024, QUE DESIGNA AL ADMINISTRADOR DE LA AUTORIDAD DE PASAPORTES DE PANAMÁ, ENCARGADO, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DIGITAL NO. 30034-B DE 20 DE MAYO DE 2024.



De 13 de **LEY 434** mayo de 2024

Que establece la evaluación estandarizada para la medición del rendimiento académico de los estudiantes de educación básica general y media de los centros educativos

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. Esta Ley tiene por objeto establecer los principios, obligaciones y procedimientos que permitan la medición de los aprendizajes, mediante la aplicación de evaluaciones académicas estandarizadas a todos los estudiantes de educación básica general y media, de los centros educativos oficiales y particulares a nivel nacional.

Artículo 2. El Ministerio de Educación determinará los procesos que deben cumplir los centros educativos oficiales y particulares de la República de Panamá para la aplicación de las pruebas estandarizadas a todos los estudiantes que asisten al subsistema regular y subsistema no regular.

En el caso de los estudiantes de capacidades especiales, las pruebas responderán al principio de accesibilidad universal.

Artículo 3. La evaluación realizada a través de exámenes del Estado y otras pruebas externas será practicada bajo los principios de independencia, igualdad, comparabilidad, periodicidad, reserva individual, pertinencia y relevancia.

Artículo 4. Los principios rectores de la evaluación de la educación, de acuerdo con la responsabilidad que tiene el Estado de fomentar el mejoramiento continuo de la calidad de la educación y de las evaluaciones y su desarrollo en función, son los siguientes:

1. **Participación.** Corresponde al ente rector de la política de evaluación progresiva de la Comunidad Educativa en el diseño de los instrumentos y estrategias de evaluación.
2. **Equidad.** La medición de la calidad de la educación supone reconocer las desigualdades existentes en los contextos de aprendizaje y asumir un compromiso proactivo para garantizar la igualdad de oportunidades para acceder a una educación de calidad.
3. **Pertinencia.** Las evaluaciones deben ser pertinentes y valorar de manera integral los contenidos académicos, los requerimientos del mercado laboral y la formación humanística del discente.
4. **Relevancia.** Evaluar el grado de asimilación de un conjunto básico de conocimientos que sean exigibles no solo en el contexto nacional, sino en el contexto internacional, de tal manera que un estudiante, una vez culminada su formación de educación media, pueda desempeñarse en un ámbito global competitivo.

Artículo 5. El Ministerio de Educación divulgará los resultados obtenidos durante la aplicación de las evaluaciones, los cuales se usarán para orientar la toma de decisiones y la generación de



políticas públicas, reservando el derecho de confidencialidad de los estudiantes de manera individual.

Artículo 6. Los resultados se constituirán en insumo fundamental para intervenciones a nivel nacional, regional y local y formación continua del docente, así como para promover los proyectos de mejoramiento de los centros educativos.

Artículo 7. El Ministerio de Educación deberá implementar planes de mejoramiento en las instituciones educativas de educación básica general y media, con calificaciones en los exámenes por debajo de la media nacional.

Artículo 8. Los docentes de los centros educativos oficiales y particulares de distintas regiones educativas del país participarán en la formulación de marcos teóricos, así como en la construcción y aplicación de los instrumentos de evaluación, en los términos que señale la reglamentación.

Artículo 9. El Ministerio de Educación, por conducto de la Dirección Nacional de Evaluación Educativa, velará por el cumplimiento del Plan de Mediciones de las Pruebas Estandarizadas y el Programa Integral de Mejoramiento de los Centros Educativos. También promoverá el desarrollo de investigaciones para el fortalecimiento del aprendizaje de los estudiantes.

Artículo 10. El Ministerio de Educación garantizará la calidad de los procesos evaluativos, por lo que en cada región educativa asignará, mediante la selección debidamente regulada, profesionales con formación y experiencia en procesos de evaluación educativa e invertirá en la formación continua de recurso humano.

Artículo 11. El Ministerio de Educación construirá e implementará instrumentos de contextos que acompañen la aplicación de las pruebas, con el fin de generar evidencia científica para la toma de decisiones de las políticas educativas.

Artículo 12. La Comunidad Educativa Escolar de cada centro educativo oficial tendrá una estructura dividida en comisiones conformadas por las unidades educativas nacionales, regionales y escolares. Esta estructura funcionará articuladamente, de forma tal que facilite el proceso de autoevaluación y la elaboración del proyecto educativo del centro y su correspondiente implementación del Programa Integral de Mejoramiento de los Centros Educativos.

Artículo 13. La autoevaluación institucional la realizará el propio centro educativo, con la finalidad de generar un diagnóstico del estado situacional de este. Este proceso estará orientado a la mejora de la calidad de la educación y de los demás servicios que brinda la institución de enseñanza. Es un proceso cíclico que se realizará cada cinco años.



El proceso de autoevaluación contemplará todas las áreas que se desarrollan en el centro educativo, que deberán estar plasmadas en un informe ejecutivo, el cual será presentado a su Comunidad Educativa.

Artículo 14. Los supervisores regionales y nacionales darán el seguimiento y acompañamiento a los centros educativos una vez presentado el informe de autoevaluación, y determinarán el proyecto que requiere implementar el centro educativo para superar las deficiencias detectadas en el proceso de autoevaluación, brindando el respectivo acompañamiento.

Artículo 15. El Órgano Ejecutivo reglamentará la presente Ley dentro de los tres meses siguientes a su promulgación.

Artículo 16. Esta Ley comenzará a regir el año lectivo siguiente al de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 806 de 2022 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los veintidós días del mes de febrero del año dos mil veinticuatro.

El Presidente,

Jaime E. Vargas Centella

El Secretario General,

Quibán T. Panay G.



ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA PANAMÁ,
REPÚBLICA DE PANAMÁ, 13 DE MAYO DE 2024.



LAURENTINO CORTIZO COHEN
Presidente de la República



MARUJA GORDAY DE VILLALOBOS
Ministra de Educación





República de Panamá



**ÓRGANO EJECUTIVO
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN**

Resolución No. 225 PANAMÁ, 17 de Agosto de 2023.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que **YESENIA SANTANA VICIOSA**, nacional de **REPÚBLICA DOMINICANA**, mediante apoderada legal, solicita al Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Seguridad Pública, que se le conceda **CARTA DE NATURALEZA**, de conformidad con lo que establece el ordinal 2º. del artículo 10 de la Constitución Política y del Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.

Que con la solicitud se presentan los siguientes documentos:

- a) Certificación expedida por el Servicio Nacional de Migración, donde consta que la peticionaria obtuvo Permanencia Definitiva, autorizada mediante Resolución No. 8653 del 26 de julio de 2004.
- b) Certificación expedida por la Dirección de Investigación Judicial, donde consta que la peticionaria no registra antecedentes penales.
- c) Copia autenticada del Carné de Residente Permanente No. **E-8-92266**, expedida por el Director Regional de Cedulación de Panamá Centro, a nombre de la peticionaria.
- d) Certificado de Nacimiento expedido por la Dirección Nacional de Registro Civil, inscrito a Tomo 294, Partida 1798, de los libros de Nacimiento de la Provincia de Chiriquí, donde se compruebe la nacionalidad panameña del padre del hijo de la peticionaria.
- e) Certificado de Nacimiento expedido por la Dirección Nacional de Registro Civil, inscrito en Tomo 979, Partida 159, en la Provincia de Panamá, donde se comprueba la nacionalidad panameña del hijo de la peticionaria.
- f) Certificado de Buena Salud, expedido por el Dr. Alejandro Loo Lam.
- g) Certificación de Paz y Salvo expedida por el Ministerio de Economía y Finanzas, donde consta que la peticionaria cumple con sus obligaciones fiscales.
- h) Copia autenticada del pasaporte del país de origen a nombre de la peticionaria, donde se acredita la nacionalidad.
- i) Copia de la Resolución No. 496 del 18 de octubre de 2018, emitida por el Tribunal Electoral.
- j) Informe rendido por la Directora General del Servicio Nacional de Migración, donde indica que la peticionaria cumple con lo preceptuado en el Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.





REF: **YESENIA SANTANA VICIOSO**
 NAC: **DOMINICANA**
 CED: **E-8-92266**


En virtud de que se han cumplido todas las disposiciones constitucionales y legales que rigen sobre la materia.

RESUELVE

EXPEDIR CARTA DE NATURALEZA a favor de **YESENIA SANTANA VICIOSO**.

COMUNÍQUESE Y REGÍSTRESE.



LAURENTINO CORTIZO COHEN
 PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA


JUAN MANUEL PINO F.
 MINISTRO DE SEGURIDAD PÚBLICA



Hoy cuatro de Mayo de 2023

Notifiqué a Dr. Jessica Díaz Julián
 de la Resolución anterior siendo las 8:57 a.m.
 de la mañana


 Firma del Notificado
 4-182-1508




 REPÚBLICA DE PANAMÁ
 MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
 SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN
 ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL






República de Panamá

ÓRGANO EJECUTIVO

MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA

SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN



Resolución No. 226 PANAMÁ, 17 de Agosto de 2023

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que **MARÍA ROCÍO ESPINOSA MUÑOZ**, natural de **COLOMBIA**, mediante apoderado legal, solicita al Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Seguridad Pública, que se le conceda **CARTA DE NATURALEZA**, de conformidad con lo que establece el Ordinal 1º del Artículo 10 de la Constitución Política y Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.

Que con la solicitud se presentan los siguientes documentos:

- a) Certificación expedida por el Servicio Nacional de Migración, donde consta que la peticionaria obtuvo Permanencia Definitiva, autorizada mediante Resolución No. 10,900 del 25 de Junio de 2012.
- b) Certificación expedida por la Dirección de Investigación Judicial, donde consta que la peticionaria no registra antecedentes penales.
- c) Copia autenticada del Carné de Residente Permanente No. **E-8-108847**, expedida por el Director Regional de Cedulación de Panamá Centro, a nombre de la peticionaria.
- d) Certificado de Buena Salud, expedido por el Dr. Aristides Coronado.
- e) Certificación de Paz y Salvo expedida por el Ministerio de Economía y Finanzas, donde consta que la peticionaria cumple con sus obligaciones fiscales.
- f) Copia autenticada del pasaporte del país de origen a nombre de la peticionaria, donde se acredita la nacionalidad.
- g) Copia de la Resolución No. 278 del 17 de septiembre de 2020, expedida por el Tribunal Electoral.
- h) Informe rendido por la Directora General del Servicio Nacional de Migración, donde indica que la peticionaria cumple con lo preceptuado en el Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.





MARÍA ROCÍO ESPINOSA MUÑOZ
COLOMBIANA
E-8-108847

En virtud de que se han cumplido todas las disposiciones constitucionales y legales que rigen sobre la materia.

RESUELVE

EXPEDIR CARTA DE NATURALEZA a favor de **MARÍA ROCÍO ESPINOSA MUÑOZ**.

COMUNÍQUESE Y REGÍSTRESE.

LAURENTINO CORTIZO COHEN
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

JUAN MANUEL PINO F.
MINISTRO DE SEGURIDAD PÚBLICA



** notificado por escrito.*
Jas
21-11-23



REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN
ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL





República de Panamá
ÓRGANO EJECUTIVO



MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN

Resolución No. 227 PANAMÁ, 17 de Agosto de 2023

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que **CARLOS ANDRÉS CARDONA ESCOBAR**, natural de **COLOMBIA**, mediante apoderado legal, solicita al Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Seguridad Pública, que se le conceda **CARTA DE NATURALEZA**, de conformidad con lo que establece el Ordinal 2º del Artículo 10 de la Constitución Política y Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.

Que con la solicitud se presentan los siguientes documentos:

- a) Certificación expedida por el Servicio Nacional de Migración, donde consta que el peticionario obtuvo Permanencia Definitiva, autorizada mediante Resolución No. 28553 del 08 de octubre de 2015.
- b) Certificación expedida por la Dirección de Investigación Judicial, donde consta que el peticionario no registra antecedentes penales.
- c) Copia autenticada de Carné de Residente Permanente No. **E-8-136277**, expedida por el Director Regional de Cedulación de Panamá Centro, a nombre del peticionario.
- d) Certificación de Matrimonio expedido por la Dirección Nacional de Registro Civil, inscrito en el Acta N° PE-16-620, de los libros de Matrimonios en el Exterior, donde se comprueba el vínculo existente entre la Panameña Gloria Inés Henao Rincón y el peticionario.
- e) Certificado de Nacimiento expedido por la Dirección Nacional de Registro Civil, inscrito en el Tomo 22, Partida 540, de los libros Naturalizados, donde se comprueba la nacionalidad Panameña de la esposa del peticionario.
- f) Certificado de Nacimiento expedido por la Dirección Nacional del Registro Civil, inscrito en el Tomo 1067, Partida 714, de los libros de Nacimiento la Provincia de Panamá, donde se comprueba la nacionalidad Panameña de la hija del peticionario.
- g) Certificado de Buena Salud, expedido por la Dra. María Cedeño L.
- h) Certificación de Paz y Salvo expedida por el Ministerio de Economía y Finanzas, donde consta que el peticionario cumple con sus obligaciones fiscales.
- i) Copia autenticada del pasaporte del país de origen a nombre del peticionario, donde se acredita la nacionalidad.
- j) Copia de la Resolución No.300 del 27 de agosto de 2021, expedida por el Tribunal Electoral.
- k) Informe rendido por la Directora General del Servicio Nacional de Migración, donde indica que el peticionario cumple con lo preceptuado en el Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.





REF: CARLOS ANDRÉS CARDONA ESCOBAR
NAC: COLOMBIANA
CRP: E-8-136277

En virtud de que se han cumplido todas las disposiciones constitucionales y legales que rigen sobre la materia.

RESUELVE

EXPEDIR CARTA DE NATURALEZA a favor de **CARLOS ANDRÉS CARDONA ESCOBAR**.

COMUNÍQUESE Y REGÍSTRESE.

LAURENTINO CORTIZO COHEN
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

JUAN MANUEL PINO F.
MINISTRO DE SEGURIDAD PÚBLICA



**Notificado por escrito.
J. ab
21-11-23*



REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN
ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL





República de Panamá
ÓRGANO EJECUTIVO

MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN



Resolución No. 228 PANAMÁ, 17 de Agosto de 2023

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
 en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que **ÁNGELA CRISTINA LÓPEZ CORTÉS**, nacional de **COLOMBIA**, mediante apoderada legal, solicita al Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Seguridad Pública, que se le conceda **CARTA DE NATURALEZA**, de conformidad con lo que establece el ordinal 3o. del artículo 10 de la Constitución Política y Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.

Que con la solicitud se presentan los siguientes documentos:

- a) Certificación expedida por el Servicio Nacional de Migración, donde consta que la peticionaria obtuvo Permanencia Definitiva, concedida mediante Resolución No. 31944 del 13 de noviembre de 2015.
- b) Certificación expedida por la Dirección de Investigación Judicial, donde consta que la peticionaria no registra antecedentes penales.
- c) Copia autenticada del Carné de Residente Permanente No.E-8-139865 expedido por el Asistente de la Regional de Cedulación de Panamá Centro, a nombre de la peticionaria.
- d) Certificado de Buena Salud, expedido por el Dr. Rogelio R. Naranjo.
- e) Certificación de Paz y Salvo expedida por el Ministerio de Economía y Finanzas, donde consta que la peticionaria cumple con sus obligaciones fiscales.
- f) Copia autenticada del pasaporte del país de origen a nombre de la peticionaria, donde se acredita la nacionalidad.
- g) Certificación autenticada, expedida por el Consulado General de Colombia en Panamá, donde se acredita la Ley de Reciprocidad No. 43 de 1 de febrero de 1993, por medio de la cual se establecen las normas relativas a la adquisición, renuncia, pérdida y recuperación de la nacionalidad colombiana a favor de la peticionaria.
- h) Copia de la Resolución No. 642 del 13 de diciembre de 2018, expedida por el Tribunal Electoral.

Informe rendido por la Directora General del Servicio Nacional de Migración, donde indica que la peticionaria cumple con lo preceptuado en el Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.





ÁNGELA CRISTINA LÓPEZ CORTÉS
COLOMBIANA
E-8-139865

En virtud de que se han cumplido todas las disposiciones constitucionales y legales que rigen sobre la materia.

RESUELVE

EXPEDIR CARTA DE NATURALEZA a favor de **ÁNGELA CRISTINA LÓPEZ CORTÉS**.

COMUNÍQUESE Y REGÍSTRESE.

LAURENTINO CORTIZO COHEN
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

JUAN MANUEL PINO F.
MINISTRO DE SEGURIDAD PÚBLICA



Hoy 29 de 11 de 20 23

Notifique Laurentino Cortizo
 de la Resolución anterior siendo las 12:00 pm
 de la Tarde

Firma del Notificado



REPÚBLICA DE PANAMA
 MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
 SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN
 ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL





República de Panamá
ÓRGANO EJECUTIVO



MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN

Resolución No. 229 PANAMÁ, 17 de Agosto de 2023

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que **JAVIER EDUARDO LEIVA LADINO**, natural de **COLOMBIA**, mediante apoderado legal, solicita al Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Seguridad Pública, que se le conceda **CARTA DE NATURALEZA**, de conformidad con lo que establece el Ordinal 1º del artículo 10 de la Constitución Política y Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.

Que con la solicitud se presentan los siguientes documentos:

- a) Certificación expedida por el Servicio Nacional de Migración, donde consta que el peticionario obtuvo Permanencia Definitiva, autorizada mediante Resolución No. 30627 del 31 de octubre de 2013.
- b) Certificación expedida por la Dirección de Investigación Judicial, donde consta que el peticionario no registra antecedentes penales.
- c) Copia autenticada del Carné de Residente Permanente No. E-8-117714, expedida por el Director Regional de Cedulación de Panamá centro, a nombre del peticionario.
- d) Certificado de Buena Salud, expedido por la Dra. Anabell Trujillo.
- e) Certificación de Paz y Salvo expedida por el Ministerio de Economía y Finanzas, donde consta que el peticionario cumple con sus obligaciones fiscales.
- f) Copia autenticada del pasaporte del país de origen a nombre del peticionario, donde se acredita la nacionalidad.
- g) Copia de la Resolución No. 09 del 28 de enero de 2021, expedida por el Tribunal Electoral.
- h) Informe rendido por la Directora General del Servicio Nacional de Migración, donde indica que el peticionario cumple con lo preceptuado en el Decreto Ley 3 de 22 de febrero de 2008.





REF: **JAVIER EDUARDO LEIVA LADINO.**
 NAC: **COLOMBIANA**
 CRP: **E-8-117714**

En virtud de que se han cumplido todas las disposiciones constitucionales y legales que rigen sobre la materia.

RESUELVE

EXPEDIR CARTA DE NATURALEZA a favor de **JAVIER EDUARDO LEIVA LADINO.**

COMUNÍQUESE Y REGÍSTRESE.

Laurentino Cortizo Cohen
LAURENTINO CORTIZO COHEN
 PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Juan Manuel Pino F.
JUAN MANUEL PINO F.
 MINISTRO DE SEGURIDAD PÚBLICA



**notificado por escrito.
 J. L. G.
 24-01-24*

REPÚBLICA DE PANAMÁ
 MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
 SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIÓN
 ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL



151

REPÚBLICA DE PANAMÁ



ÓRGANO JUDICIAL

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SALA TERCERA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y LABORAL



Panamá, veintiséis (26) de marzo de dos mil veinticuatro (2024).

VISTOS:

La Licda. GIPSY JUDITH HERRERA ACOSTA, actuando en nombre y representación de MAURO TOWING, S.A. y la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS (APG), ha presentado demanda contencioso-administrativa de nulidad con la finalidad que se declare nulo, por ilegal, la Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018, emitida por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, por medio de la cual se fija la tarifa para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del interior de la República.

I.- ANTECEDENTES Y HECHOS DE LA DEMANDA:

Que mediante la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, acogió favorablemente el Estudio de tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del Interior de la República, fijándose el esquema tarifario para los servicios de remoción, traslado, almacenaje y custodia de los vehículos que ofertan las empresas autorizadas, por razón de infracción de tránsito, tal se muestra en la tabla, (en la Resolución JD-42, (página 5) es que el esquema sugerido por la ATTT, a la Junta Directiva, éste qué tal se muestra en el Estudio Técnico en su página dieciséis (16) donde señala que es el promedio de lo cobrado actualmente, área que identificamos como uno **(1) metropolitana** de la Ciudad de Panamá así como, promedio cobrado en **dos (2) los Centros Urbanos** y **tres (3) Tarifa sugerida por la ATTT**, una simple observación a las cantidades se comprueba lo incongruente del esquema tarifario, al no cumplirse con los presupuestos legales establecidos para **“unificar “criterios” que nos permitan alcanzar equivalencias afines”** que fuera lo formulado para la fecha 22 de mayo 2015,



152

a lo autorizado mediante Resolución JD-13, de 5 de agosto 2015, que autoriza el Director General de la ATTT, para que emita el acto administrativo, para fijar las tarifas máximas (lo subrayado y resalado es nuestro), seguido en sus partes finales, dice "de conformidad al análisis de las tarifas de los servicios de grúas en la provincia de Panamá y Panamá Oeste, génesis de la arbitrariedad, éste Estudio Técnico, no fue reglado mediante acto administrativo, acto administrativo que autorizara previamente, los parámetros, forma, objetivos, planificación y desarrollo del estudio, siendo así, contrario a derecho esta fijación, ya que ésta fijación tarifas es completamente en manifiesta clandestinidad y resultado está en una considerable disminución de los precios existentes, que ha sido rebajados injustificadamente toda vez que estos precios que en conformidad estaban generalmente aceptados por los consumidores del servicio, siendo así, hay una violación directa al artículo 32, 47 y 48 de La Constitución Política, así como, las normas de la ley 38 del 2000, artículos 34, 35, 52 numeral 4., 53, 166, 168 y 170, tanto como, al de la ley 34 de 1999, numeral 2, 3 y sus modificaciones, así como, las que rigen la propiedad privada y las que regulan las leyes de comercio en la libre oferta y demanda, cuya competencia privativa es de la AUTORIDAD DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR Y LA COMPETENCIA, que regula la ley 45, del 2007, artículo 1, 2 y 52 párrafo 4to numerales 1,2, y 3 por lo que la tarifas señaladas en dicho estudio no son cónsonas con las tarifas que para la fecha inicial 25 de mayo 2015 del Estudio Técnico, estaban en vigencia, antes y después de regularizarse con el Permiso o Autorización por la ATTT, tal se ratifica mediante en la Resolución JD-42, como se podrá constatar en el primer renglón al comparar lo ofertado con lo sugerido según al criterio técnico a la página dieciséis (16), del ESTUDIO TÉCNICO, de marras, extraemos los datos así, para encontrar una reducción en la tarifa específicamente en los renglones de EQUIPO MEDIANO Y PESADO, en detrimento de los prestadores del servicio, así:

	SIN CARGA:			AFECTACIÓN	
	1	2	3	Reducción 1.	Reducción 2
Servicio de Grúas 6 ruedas	250.00	194.00	150.00	40%	23%
Servicio de Grúas 10 ruedas	300.00	240.00	200.00	34.4%	17%
Servicio de Grúas 22 ruedas	500.00	500.00	300.00	40%	40%
Servicio de Grúas 40 ruedas	900.00	460.00	300.00	67%	35%
Servicio de Grúas buses 12	400.00	275.00	350.00	40%	-7.8%



AFECTACIÓN



3



153

CON CARGA:

	1	2	3	Reducción 1	Reducción 2
Servicio de Grúas 6 ruedas	450.00	301.00	250.00	45.5%	23%
Servicio de Grúas 10 ruedas	500.00	332.00	300.00	40%	17%
Servicio de Grúas 22 ruedas	750.00	640.00	400.00	46.7%	38%
Servicio de Grúas 40 ruedas	900.00	530.00	400.00	63.6%	24.6%
Servicio de Grúas buses 12	00.00	00.00	00.00	0%	0%

(Cifras copiadas del ESTUDIO TÉCNICO, página 16, e identificando la AFECTACIÓN (reducción o perjuicio).

Al dar una simple vista al Esquema sugerido por el Estudio, y fijado por la Resolución JD-42, hay una afectación directa en los precios ya en vigencia, lo que representa para nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. y los más de ciento cincuenta y un (151) brindadores del servicio, agrupados en la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, una pérdida dentro del orden de 40 % en algunos casos y hasta en 60% en otros de acuerdo a la distribución específica de los valores cobrados, tanto sin carga o con carga, ya que, comparativamente lo sugerido de manera abismal se aparta del principio de lo reglado mediante la resolución de Junta Directiva de la ATTT, Resolución JD-13, de 5 de agosto 2015, que autoriza al Director General de la ATTT, para que emita el acto administrativo, para fijar las tarifas máximas (lo subrayado y resalado es nuestro), lo que debió entender dicho funcionario como parámetro de inicio emitir al referido acto resolución reglamentaria, ya que de lo contrario no se podría arribar de manera meridiana y basado en los porcentajes, que no requieren de mayores conocimientos, que para las áreas metropolitana, no puede compararse ni unificarse con las Urbanas, dado a una simple percepción de los datos que no son cónsonos uno con otro o sea matemáticamente son incongruentes.

Que las dos (2) veces que se publicara el Estudio Técnico, 30 de julio 2015 y 26 de julio 2018 a manera de consulta pública, en ambas ocasiones nuestro mandante sociedad MAURO TOWING, S.A. manifestó desacuerdo y así solicitó de manera respetuosa concretar reuniones con miras a que dicho estudio no afectara el interés privado y por ende la inversiones; en adición sugirió que se conformara una comisión para que se tratara el referido tema. Desde la primera solicitud mediante Nota No-508/DG/DME/15 fechada 22 de mayo de 2015, se aportaron las referidas encuestas, así como, también las sugerencias y petición de que fueran incluidos en el estudio de fijación





154

4

de tarifas, mas no tomados en consideración, omisión ésta que vicia el referido estudio técnico, ya que de una u otra forma seria afectados de ser contrarias a los intereses de los prestadores del servicio. Resultando que desde la Resolución JD-13 de 5 de agosto 2015 de Junta Directiva, a la fecha de la resolución cuestionada JD-42 de 26 de julio 2018, de Junta Directiva de la ATTT, repite los Esquemas Tarifario no concluidos en los años 2015, repetido en 2017 y efectivamente copiado para el año 2018, basado solamente en las encuestas de cuarenta (40) empresas o sea 17 del área metropolitana y 23 del interior de la República, así; Coclé tres (3) Chiriquí (4) Darién (0) Herrera (3) sin contar con una participación directa en eso tres (3) años, de los más de ciento cincuenta y un (151) empresarios, agrupados en la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, a pesar que en reiteradas ocasiones estos solicitaron cortesía de sala inclusive a la reunión a celebrarse el 26 de julio 2018. Fecha esta que tampoco fueron recibidos, por lo cual se dejó constancia ante la secretaria ésta que fue sellada en horas de la mañana, y que no constas en autos de dicha reunión ordinaria la solicitud o petición entregada por secretaria de manera oportuna, lo que hace presumir que, se quería mantener sin oposición la fijación de la tarifa, a pesar de lo incongruente del estudio técnico. Nuestro cliente MAURO TOWING, S.A. ha estado en desacuerdo con la actitud mantenida por la Junta Directiva de no recibir y no acepta las sugerencias planteados de manera oportuna, que aparecen dentro de los cuatro (4) expediente contentivo de toda la actuaciones de la forma que se realizó el estudio sin la participación activa y efectiva de ellos, que de una forma u otra son los únicos que brinda el servicio de traslado, almacenaje y custodia por lo que a pesar de parecer un acto administrativo que ha cumplido con los requisitos de la ley, se aparta del debido proceso y al apego al principio de legalidad al trámite que debió darse en el respectivo estudio, lo que viola la Ley 38 de del 2000, en su artículo 34, y 52, ya que se actuó en clandestinidad.

Que la resolución JD-42 de 26 de julio 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, su parte motiva séptimo y último párrafo página (3), manifiesta que vencido el término "para presentar observaciones, opiniones y sugerencias, señala que cuatro (4) empresas presentaron oportunamente, Transporte y Acarreo Chilibre, Grúas México-Panamá, Auto Grúas, Hiper Grúas e igual que nuestro mandante MAURO TOWING, S.A., como siempre, no fue incluido en dicha resolución, pero lo peculiar de este párrafo es que a pesar de que fueron cuatro (4) las que presentaron observaciones y sugerencias, estas no se indica en qué consistían o se comenta si estaban de acuerdo, o si hubo oposición, o expresaron su opinión o sugirieron algo, posición ésta que en dicha motivación deja un vacío considerable al restar elementos de juicio de convicción a la Junta Directiva, ya que, la manera de presentarse la motivación inducía que no había oposición. Cabe señalar que a tres (3) de la primera



155

5

consulta pública del año 2015, se realiza una segunda consulta pública con la misma información del estudio que solo contiene las encuestas y las cartas remisorias solicitadas en las reuniones, así como, los comentarios de la Asociación de Aseguradoras y Superintendencia de Seguros para la fecha de publicación 7 de julio del 2018, del diario la Prensa, no habiéndose aportado durante dicho tres (3) años elementos o investigación justificativa y de peso al Estudio.

Por otro lado, la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, la Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en sesión ordinaria aprueba favorablemente el Estudio Técnico con un cuórum de doce (12) representantes de diecinueve (19) que la conforman y diecisiete (17) con derecho a voto, de las cuales son representantes siete (7) de los transportista y usuarios mismos que votaron a favor del Estudio Técnico, de los once (11) que ejercieron su derecho a voto, era obvio que estaría en desventaja los prestadores del servicio, ya que no estaban representados en dicha reunión ordinaria realizada el día 26 de julio 2018, que según la resolución en su página cuatro (4) y cinco (5) contó con la participación de trece (13) miembros y dos (2) que no se señala si estaban a favor, en contra o se abstuvieron, lo que hace presumir que el motivo por el cual no se dio la cortesía de sala era para que no se objetara el nefasto ESTUDIO TÉCNICO, y le fuera fácil tal lo realizaron su votación supuestamente unánime la aprobación del Estudio y las Tarifas fijadas por el mismo. Por otra parte, tanto como nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. y los más de ciento cincuenta y un (151) empresarios del servicio de grúas agremiados a la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, por ser ellos empresa privada que se rige por las reglas del Código de Comercio y no tener la calidad de transportes públicos y no habersele concedido la cortesía de sala solicitada para plantear sus puntos de vista, ya que no contaban con participación alguna al no ser miembros de ninguna asociación con representación en el Junta Directiva, como lo tienen 1. CÁMARA NACIONAL DEL TRANSPORTE, que tiene Cuatro (4), 2. Los Usuarios del Transporte, Tres (3) representante. Más 3. Uno que nombro el ejecutivo que es propietario de transporte colectivo en Veraguas el señor CARLOS SANTANA AIZPRUA (legislador), totalizando ocho (8) de los once (11) que conformaron el cuórum, más el secretario o sea el director de tránsito (pariente del legislador Santana) si derecho a voto pero para quórum, éstos que para tal efectos, como usuario de estos servicios de traslado, remoción, almacenaje y custodia, al emitir su voto defendían sus intereses como tales, por lo que era imperante de una participación efectiva y decidida desde sus albores, para evitar posibles afectaciones e indefensión como ha ocurrido con la aprobación de esta resolución impugnada, constituyéndose ésta en la violación al derecho que le asistía a los prestadores del servicio de ser convocados desde el principio a formar parte del ESTUDIO TÉCNICO, para que ese actuar no fuera unilateral desde el



156

6

años 2015, hasta la emisión del acto administrativo la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, de la Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, lo que es indicativo de manera meridiana la clandestinidad que reinó por más de tres (3) años bajo un silencio absoluto, arribándose de manera meridiana, que dicha fijación de tarifas es una violación flagrante al debido proceso, tal lo hemos manifestado en puntos anteriores ya que, no es cónsona con la realidad y se aparta considerablemente de lo justo, convirtiendo una posible unificación en injusta, tal hemos señalado de los artículos 34 y 35 de la ley 38 de 2000, lo que es contrario a derecho, incurriendo se en violación del artículo 52 numeral 4, "**Se incurre en vicio de nulidad absoluta en los actos administrativos dictados, en los siguientes casos: 4. Si se dicta con prescindencia u omisión absoluta de trámites fundamentales que impliquen violación del debido proceso legal**" (lo subrayado y resaltado es nuestro), ya que a pesar de existir la orden de iniciar la fijación no se regló el acto a realizar en el Estudio marcándose los parámetros, objetivos, planificación, ejecución y participación de los afectados, ya que tal ha acontecido reducción sin justificación razonable los ingresos e inversiones de los prestadores del servicio de grúas solamente, tal cual hemos indicado AFECTACIÓN en más de un cuarenta por ciento (40%) **los rubros del traslado de Equipos Pesados**, ya vigentes y aceptados generalmente los precios por custodia y estacionamiento por debajo de las tarifas actuales en el mercado nacional.

Que no consta en el expediente suministrado por la ATTT, dentro de las copias contentivas en los cuatro (4) fólderes mismo que no están debidamente foliados, pero de ellos se puede colegir, que no existe en ellos la constancia de la reunión ordinaria del 26 de julio 2018, los que nos impide, evaluar si fue presentado ante dicha Junta la petición hecha por Nuestro Mandante MAURO TOWING, S.A. y la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, la cortesía de sala, más dentro de dicho expediente consta una reunión ordinaria del mes de octubre 2017, que no tiene razón de estar dentro de dichos expediente.

Que la metodología descrita en el respectivo Estudio Técnico, debió previamente reglarse mediante acto administrativo y someterse al consenso de todos los involucrados, marcándose la estructuración funcional y objetiva, previo a su ejecución, lo que nos indica por qué se saltaron algunos pasos ya que los resultado del estudio demuestran que no se aplicarán consistentemente, ya que, no obra en el expediente con certeza de haberse esgrimido y completado lo siguiente previo a su ejecución:

- 1.- Se aplicaron encuestas de costos de operación a un total de cuarenta (40) servicios de grúas y patios a Nivel Nacional, diecisiete (17) empresas del área metropolitana de la ciudad de Panamá y veintitrés (23) en los centros urbanos del interior.





7

- 2.- Análisis y verificación de los datos suministrados.
- 3.- Análisis comparativos de tarifas aplicadas en otros países.
- 4.- Análisis de correlación entre las tarifas cobradas por las empresas que conforma el sistema
- 5.- Promedio de tarifas cobradas
- 6.- Determinación de Tarifas Máximas por tipo de vehículos
- 7.- Determinación de una tarifa única por días: Días de Custodia de lunes a sábado. Días de custodia para domingos y días feriados.

En lo que respecta a las encuestas señaladas en **el punto 1.** A foja (8) del Estudio Técnico se identifica a diecisiete (17) empresas autorizadas efectivamente, aclaro que erra en el nombre de nuestro cliente que es el numero dieciséis (16) MAURO TOWING, S.A. en el cuadro señalando descrito el cómo MADURO TOWING, lo que aclaramos que de esos cuarenta (40) que se describen en el referido estudio no hubo de parte de los designados por la ATTT, comentario favorables ni desfavorables, en fin el estudio técnico carece de apreciaciones y comentarios de los empresarios. Siguiendo ese mismo orden el **punto 2.** Se analiza y verifica los datos suministrados. Efectivamente para la fecha de 25 de mayo de 2015, casi la totalidad de los empresarios encuestados a través del suministro del formulario mediante la Nota No- 508/DG/DME/15 fechada 22 de mayo de 2015, cumplieron en su posibilidades de dar contestación de manera oportuna a la encuesta, pero no consta en dicho expediente, que los investigadores, analista, encuestadores realizaran la prueba en el campo, para ajuste de información errada y así también que obrara en el expediente de haberse realizado la etapa de confirmación de los datos suministrados. **El punto 3.** Análisis comparativos de tarifas aplicadas en otros países, esto no consta en el expediente lo que es indicativo que nunca se realizó consulta alguna en otros países, más se manifiesta haberlo hecho. **El punto 4.** Análisis de correlación entre las tarifas cobradas por las empresas que conforma el sistema. Podemos señalar que dicha correlación fue efectiva dado a que la mayoría de los encuestados mantenían casi los precios uniformes en las diversas categorías, tal consta en todas las documentaciones acopiadas y que de haberse correlacionado su resultado hubiere sido mantener los precios actuales. **El punto 5.** Promedio de Tarifas cobradas. No existe dentro del expediente que se haya realizado tal aplicación estadística ya que no obra en dicho expediente que se hubiere ponderado la totalidad de los cobros por cada empresa y el de haberse cuantificado por rubro de servicios en base a sus totales para determinar el valor promedio como debía dejarse claro en la conclusiones. **El punto 6.** Determinación de tarifa máxima por tipo de vehículo. Jamás se estableció la tarifa máxima o mínima entre lo ofertado por nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. Y la de todos los empresarios cuál de ellos mantenía el valor de cobros por servicios más alto, ni se determinó cuál de ellos era el que menos cobraba, en fin ni se determinó la mediana. **El punto 7.** Determinación de una tarifa única por Días: Días de custodia de





lunes a sábado. Días de custodia para domingo y días feriados. No se realizó ninguna verificación para determinar con certeza el valor a cobrarse, por custodia y es de aclarar que una cosa es la custodia y otra el almacenaje que tiene que ver con el espacio que ocupa en el patio, ya que no costas en el expediente que se haya realizado encuestas a los diferentes empresas que brindan el servicio de estacionamiento tales como Plaza Édison, Estacionamiento del Municipio de Panamá, Estacionamiento del Mall de Plaza Centenario, Estacionamiento Hospital San Fernando y tantos que se pueden señalar cuyo cobro por minuto mínimo es de cuatro (4) centavos, que representa sesenta (60) minutos cada hora en total ocho (8) horas aproximadamente o sea la hora B/ 2.40 y por el día 8 horas representando B/ 19.20, que es el promedio diario de almacenaje o estacionamiento y no incluye custodia y debe retirarse del estacionamiento diariamente e inclusive no hay ningún tipo de responsabilidad por pérdidas o choques dentro del área de parqueo, ya que lo que se pierde no es responsabilidad de la empresa. Por otra parte, el Estudio Técnico le asigna un valor por almacenaje y custodia contrario a los precios generales de parqueo al mínimo de B/ 3.00 y máximo B/ 5.00 para 24 horas, a pesar que nuestro mandante MAURO TOWING, S.A., y los demás empresarios de grúas son responsables 24 hora de lo que almacena, y que se garantiza con un seguro exclusivo para tal menester y adicional con guardia de seguridad, perros guardianes y cámaras de vigilancia alrededor del patio, cuando éste proporcionalmente arroja para 24 horas, doce y medio (0.125) la hora y de veintiuno (21) centavos la hora respectivamente, lo que es una afectación directa a los precios de estacionamiento, incurriéndose hasta en perjuicio en estos renglones. Importante señalar dos aspectos importantes a) almacenaje que es el espacio que ocupa como cualquier estacionamiento y b) la custodia que es la vigilancia por la responsabilidad de cuidar el bien en custodia, y que ambos no solo son por ocho (8) horas sino por veinticuatro (24) horas diarias, para la tarifa establecidas de B/ 3.00 y 5.00 en domingo. Lo que no es consonó con lo cobrado por las empresas que brinda ese servicio de estacionamiento y custodia en plaza, siendo así una responsabilidad adicional el de contrato de un seguro para posibles daños y perjuicios en la custodia del bien por robos etc.,

Que el referido Estudio Técnico de marzo 2018, en su punto 1.7. Organización del Programa. Manifiesta que "La investigación se ha realizado con la participación de los departamentos de Movilidad Urbana, Planificación de Transporte Público, Aforo y Control de Carga, **PATIOS Y GRÚAS** y Asesoría Legal". Esta aseveración no es cierta, dado a que la única participación de los patios y grúas en el presente estudio nefasto e incongruente, fue la encuesta enviadas cumpliendo con lo solicitado en la Nota No-508/DG/DME/15 fechada 22 de mayo de 2015, cuyo texto manifestaba que el objetivo primordial era "unificar "criterios" que nos permitan alcanzar equivalencias afines"



con el marco de los costos que brindan todas las compañías, debidamente autorizadas por nuestra institución. Una encuesta no es motivo para considerar que se está de acuerdo con lo que se puede resolver al respecto, actos estos que no constituyen participación directa ni mucho menos haber consensuado lo que se concluye, toda vez que participar involucra una serie de prerrogativa que jamás les fueron concedida durante los tres (3) años que se mantuvo en silencio y clandestinidad dicho estudio, para arribar a la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, que expide la Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, sin haberse reglado mediante acto administrativo reglamentario, lo que es una violación directa del debido proceso legal y afectación de sus inversiones e ingresos patrimonial considerablemente, al emitirse tal resolución, lo que es un engaño al proferir una unificación de tarifas que afecta el interés económico y el libre arbitrio sobre su empresa de fijar sus propios precios acorde con la libre oferta y demanda ya que estos fueron fijados al tenor de la exigencia ley 45 de 2007, artículo 56, párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3 de comercio y que la Resolución JD-42 de 26 de Julio 2018, afecta en ese orden los principios generales conculcados a la empresa privada en nuestra carta magna en su artículo 47, así como, la resolución de marras viola de manera directa el artículo 32 de la misma excerta legal, toda vez que no se ha cumplido con los trámites legales que exige la ley el de la participación de los afectados y el ordenamiento mediante resolución del acto reglamentario.

La Resolución JD-42 de 26 de Julio 2018, que aquí se impugna, ha abalado que se incumplan los objetivos específicos que no fueron trazados mediante resolución reglamentaria, pero considerados de manera unilateral por el ente designado sin mediar tal resolución, tal se indican en el punto 1.1 del Estudio Técnico en su página cinco (5), ya que se pide:

- 1.- Analizar la Oferta de los Servicios de Grúas (Cantidad, Localización, Flota, Tipo de Grúas
- 2.- Análisis de la Estructura de Costos de las Tarifas Vigentes.
- 3.- Recopilar las tarifas cobradas por los operadores de grúas
- 4.- Establecer un precio máximo para todos los asociados al sistema.



Consideramos que el Estudio es deficiente ya que no se cumple objetivamente con los puntos señalados es decir que, 1. Al analizarse la oferta de los servicio de Grúas, por su (cantidad, localización, flotas, tipo de Grúas), era con el fin de poder segregar y ubicar en su contexto principal cada servicio por rama de servicio, contrario a lo realizado por el equipo designado por la ATTT, que correlacionó las tarifas tanto del área metropolitana con las tarifas Urbanas del Interior de la Republica de manera general, en el sentido que, no era posible establecer relación alguna entre estos factores, ya que tal





se observa en la página (8) y (9) de dicho informe técnico, no hay parámetros del tipo de servicio que brinda cada empresa en los cuarenta (40) a nivel nacional, que indicamos que la correlación solo es efectiva si se comparan entre similares o sea entre servicios tales como a) grúas livianas de x capacidad y tipo de arrastres, b) grúas Pesadas de x tonelaje y c) Grúas de tipo fijo que no es de arrastre pero necesario para empotrar y realizar el servicio de maniobra, o sea que de esa manera la correlación para la (cantidad, localización, flotas, tipo de Grúas) hubiere sido ideal, pero lamentablemente no consta en dicho estudio que se haya realizado de esa manera. 2. Análisis de la Estructura de Costo de las Tarifas Vigentes. Si entrar en más detalles no se cumple con dicho objetivo primordial, solamente se excusa de defectos en el suministro de la información, lo que pasa que fue muy cómodo solo recibir las encuestas enviadas, mas no se realiza tal hemos señalado en puntos anterior el estudio de campo pertinente para la verificación y ajustes de las informaciones defectuosas, para dar forma de esta manera a este punto que era objetivo específico. 3. Recopilar las tarifas cobradas por los operadores de grúas. Evidentemente podemos decir que el Estudio en sí, no hace comentario alguno al respecto, pero si podemos señalar que del acopia de las encuesta se pudo realizar de manera comparativa por área de servicio liviano, pesado y pesado fijo, así como, por área o zona de servicio, ya que consta en el expediente las encuestas recibidas cuya información brindaba daban margen para realizar un estudio de costo pormenorizado, acción que no costa haberse realizado, claro verificando las referidas informaciones en la fuentes, ajustándose aquellas que recibieron deficientes. 4. Establecer el precio máximo para todos los asociados al sistema. En este, podemos resaltar que no se cumplió, toda vez que, el solo hecho de haberse rebajado en más del 40% de la tarifa vigente en perjuicio solamente de los empresarios del servicio de grúas, se convierte la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, expedida por Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en un acto administrativo viciado de nulidad, dado a los tantos elementos que no fueron considerados dentro de dicho estudio y que por norma general debieron cumplirse para mantener el equilibrio que exige el artículo 34 y 35 de la ley 38 de 2000, en conjunto todos estos objetivos específicos, son el resultado opuesto realizado por los Departamentos de Movilidad Urbana, Planificación de Transporte Publico, Aforo y Control de Carga, PATIOS Y GRÚAS y Asesoría Legal”, a excepción de Patios y Grúas que no fueron participados, ni considerados en dichos actos administrativo que violan de manera directa el debido proceso a las garantías legales a ser oídos, a presentar sus descargos, sus defensa y pruebas, a la tutela legal.

Que el señor JOSÉ JOAQUÍN RIESEN ALVARADO, Superintendente de Seguros y Reaseguros de Panamá, mediante nota DSR-0660 de 21 de agosto 2015, dirigida al Director General de Tránsito y Transporte Terrestre, en contestación a la Nota N-



882/DG/OAL/15 de 11 de agosto de 2015, manifestó de manera directa en su contestación "El siguiente cuadro muestra un estimado de las tarifas que estas empresas le ofrecen cuatro de las más importantes aseguradoras del país, NO OBSTANTE DEBEMOS HACERLE LA SALVEDAD QUE, POR SER LAS ASEGURADORAS CLIENTES QUE GENERAN UNA ALTA DEMANDA DE ESTOS SERVICIOS LAS MISMAS GOZAN DE TARIFAS ESPECIALES." Finaliza señalando otros aspectos no considerados en el Estudio Técnico, "no está demás señalarle que los precios de estos servicios varían dependiendo del peso del vehículo, distancia y la magnitud de la maniobra que deba realizar la grúa. Esta aclaración final indica de manera meridiana que factores importantes dentro del estudio no fueron considerados, ya que si las aseguradoras que son las que por lo general cubren el casi 90% de los servicios de traslados y remoción, por las infracciones y accidentes de tránsito, mantiene contratos de tarifas especiales con todos los empresarios del servicio de grúas, **sea facultad de la dirección de tránsito, establecer e imponer las ya consensuadas entre estas empresas privadas**. Cuyo marco identifica en el cuadro 1. Compañía de Seguro, 2. Precio/Área Metropolitana, 3. Precio/ fuera de la Ciudad y 4. Casos Complejos. Factores que tampoco fueron tomados en consideración por el referido ESTUDIO TÉCNICO. De igual manera se manifestó CARLOS ALBERTO BERGUIDO Director Ejecutivo, mediante Nota 18 de agosto 2015, la Asociación Panameña de Aseguradoras "No mantiene registros ni tablas de precios o tarifas de nuestros agremiados correspondientes a los servicios de grúas ya sean por accidente de tránsito o servicios derivados de las asistencias en la carretera por desperfectos mecánicos" **Y LE ACLARA a la ATTT, "este rubro (servicios de Grúas) es manejado y atendido de forma individual y privado por cada uno de nuestros agremiados, y que cada aseguradora negocia con las empresas que prestan el servicio de grúas** (Lo subrayado y resaltado es nuestro).

Como podemos apreciar que a pesar que dentro del paquete tarifario el 90% de estos servicios son manejado de manera privada entre las empresas de grúas y las compañías de seguros, no vemos porque ante estas aclaraciones manifiestas se continuó con una fijación absurda de tarifas cuya aceptación general del 90% de los usuarios los pagan las compañías de seguros al acuerdo privado entre las partes, lo que consideramos una violación directa al artículo 47 de nuestra Constitución Política al principio de la libre oferta y demanda entre empresas privadas, la Ley 45 de 2007 de comercio, a la solicitud para la unificación de la tarifas, que " Ellos o sea todas las aseguradoras que señalo como A, B, C, Y D, para la protección de éstas, que la mayoría mantenían acuerdo y tarifas definidas con los servidores del servicio de grúas, por lo que consideramos que el Estudio Técnico debió tomar en consideración el señalamiento del Superintendente de Seguros y Reaseguros, así como, lo señalado por la Asociación



162

12

Panameña de Aseguradoras, en contestación a la Nota N- 882/DG/OAL/15 de 11 de agosto de 2015, señalamientos estos que no constan en el Estudio Técnico, que indicamos de manera meridiana que es una arbitrariedad y abuso de poder, ya que lesiona los acuerdos y contratos ya existente entre los servidores del servicio de grúas y las Compañías Aseguradoras, ya que consta en la Ley que regula el seguro obligatorio, siendo esto así los llamados a cubrir dentro del paquete de seguro las remociones traslado y custodia, por lo que dicho Estudio Técnico es carente de dicha opinión fundamental para la fijación de una tarifa única.

Que desde la fecha de 25 de mayo 2015, se presenta la primera convocatoria de consulta ciudadana, al Estudio Tarifario sin haberse reglado mediante resolución administrativas los puntos a ser desarrollados, los objetivos, las participaciones tal no consta haberse publicado en gaceta oficial y así como en los cuatro (4) fólderes de copias suministrados del dossier de constancia en expediente. Las consultas públicas cuya fecha indicaba publicación aparecida en los diarios de circulación nacional El Siglo el 30 de julio 2015 y la segunda convocatoria para el mismo estudio tres (3) años después en el diario CRITICA del 2 de julio 2018, convocatoria para las fechas de 31 de julio 2015 al 3 de agosto 2015; por lo que en su orden según el expediente las más representativas indicaron los siguientes desacuerdos a la manera como se realizaría la fijación de la tarifa única, del cual señalamos las siguientes inquietudes por fecha de su recibo a la ATTT, para consideraciones a la misma. Para la fecha SIGLO 30 de julio 2015. Que a diferencia del informe de fecha 5 de agosto de 2015, donde solamente para la fecha la única empresa autorizada de los encuestados era la de nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. Así manifestó lo siguiente:

1. MAURO TOWING, S.A. con más de doce (12) años brindando el servicio y (única para la fecha autorizada) 25 de mayo 2015. Fecha de 4 de agosto 2015, de los que demando participación dijo: 1. "que en vista de la solicitud le fue entregado en cumplimiento al Departamento de Movilidad Urbana, TODO LOS CUESTIONARIOS, DETALLE DE TARIFAS, TIPO DE GRÚAS ACCIONES EJERCIDAS. Que recibió el Reporte Técnico No-429-DMU15, donde se encuentran los resultados del Análisis de las Tarifas de Servicios de Grúas donde se escogieron ocho (8) empresas de Grúas (de las cuales solo 4 tienen grúas para equipo pesado) y dos (2) Asociaciones inexistente; y para nuestro asombro nuestra empresa fue excluida de dicho estudio.
3. Que su empresa cuenta con 4 Grúas de Equipo Pesado, en lo medular es el rubro que lo preocupa mayormente, y que no se ha tomado en consideración en este análisis, detalles que incurren en el día a día de la prestación de este servicio. 4. Que se han realizado grandes inversiones en Grúas de Equipo Pesado, que no fueron analizadas



163

13

dejando claro la falta de interés en tomarnos en cuenta. Sin embargo, creemos que en la medida que todos los rubros se tomen en cuenta y queden plasmados a la ciudadanía, tendrá mejor aceptación. 5. Se dejó claro que en lo concerniente a las grúas de plataformas los precios le parecían razonable ya que para dicho rubro de equipo liviano era de general cobro. 6. Concluyo que con toda la buena fe, para logra unificar criterios reales, solicitó que fueran tomados en cuenta las empresas de Equipo pesado, para formar parte del acuerdo en las tarifas de este sector.

2. GRÚAS SALERNO, S.A. fecha 3 de agosto 2015: que en lo medular indico que "Siendo Grúas Salerno, pionera en este tipo de servicio con más de 50 años en el mercado y al mismo tiempo sinónimos de grúas, vemos como no se nos ha tomado en cuenta para éste análisis. Por otro lado vemos una tarifa que nunca han existido en el libre mercado, refiriéndose al Estudio Técnico. Este intento de regulación de tarifas nos parece más un intento de regulación de precios. También manifestó, que "Podemos entender que la ATTT, determine el costo de las infracciones de tránsito pero no así el costo del servicio de rescate vial. Exhortaba a una reunión para conversar sobre esos temas y otros.

Así podemos señal dentro de los expediente cuatro (4) fólderes las oposiciones y solicitudes de participación de manera oportuna que no fueron consideradas dentro del Estudio Técnico, lo que es indicativo que la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, expedida por Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, viola las garantías constitucionales de los prestadores del servicio de grúas, ya que no se ha respetado sus elementos esenciales como su reglamentación primariamente y seguido su programación de eventos a ejecutarse y luego etapa de evaluación y luego somételo al consenso de todos los convocados en el Estudio para luego ser presentado a su aprobación ante la Junta Directiva.

II.- NORMAS QUE SE ESTIMAN VIOLADAS Y CONCEPTO DE LA VIOLACIÓN:

A criterio de la parte demandante, el acto administrativo demandado (Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018, emitida por la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre), ha vulnerado las siguientes disposiciones.

- 1.- Se ha infringido el **artículo 32 de la Constitución Política**, que establece lo siguiente:

"Nadie será Juzgado, sino por autoridad competente y conforme a los trámites legales, y no más de una vez por la misma Causa, penal, administrativa, policiva o disciplinaria."

Se ha infringido el artículo 32 de la Constitución Política de manera directa, toda



164

14

vez que la norma señala que No será juzgado si no por autoridad competente y conforme a los trámites legales, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, mediante Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, fija la tarifa para el Servicio de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del Interior de la República, fundamentándose en un ESTUDIO TÉCNICO, preparado por el - Departamento de Planificación de Transporte Publico, de la Dirección de Transporte Terrestre de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, sin haberse proferido acto administrativo alguno a lo autorizado por la Junta Directiva mediante Resolución JD-13, de 5 de agosto 2015, reglamentación necesaria que debió expedir el director general de tránsito y transporte terrestre en el sentido de haberse previamente detallado sus pormenores de manera objetiva y publicado en gaceta oficial previo a su organización, planificación, ejecución y conclusiones, por lo que al no contar con dicho ordenamiento al realizarse el estudio sin ese acto reglamentario o sea incumple con el debido proceso legal dado a que las actuaciones administrativa deben efectuarse con arreglo a normas de informalidad, imparcialidad, uniformidad, economía, celeridad y eficacia, garantizando la realización oportunamente de la función administrativa, sin menos cabo del debido proceso legal, con objetividad y con apego al principio de estricta legalidad (lo subrayado es nuestro) lo que la hace defectuosa e ilegal, dado a que no es consonó con los criterios, documentaciones acopiadas y al estado técnico correspondiente de su aseveraciones, su sustento y su conclusiones, dado al no darse el trámite exigido por la Ley, el de reglamentar mediante resolución y publicar en la gaceta oficial el referido procedimiento a seguir en el estudio que no contó con la participación directa de los más de 150 empresarios del servicio de grúas existentes y agremiados a la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, mismos excluidos dentro del estudio técnico sin haber sido oídos, sin poder aportar sus prueba y sin poder defender sus intereses económicos, lo que los deja en estado de indefensión, al emitirse la Resolución JD-42 de 2018, adicionándose al debido proceso, del artículo 32, en mención , violaciones a las garantías del respeto a la propiedad privada con arreglo a la ley consagrado en el artículo 47 de nuestra constitución, al considerar aprobar y rebajar tarifa vigente en más del cuarenta (40%) por ciento desvirtuándose de manera flagrante el espíritu y fin, perseguido el de "fijar la tarifa Máxima a cobrar" que exigía lo autorizado al Director General de la ATTT, mediante Resolución JD-13 de 5 de agosto 2015, y que debió cumplirse emitiendo el acto, normando y reglamentando los aspectos a seguirse para la organización práctica, objetivos, planificación, desarrollo, participaciones, ejecución y demás requisitos de formalidad con lo normado para ese acto administrativo del Estudio Técnico para lograr de manera lógica, objetiva y equilibrada un esquema tarifario unificado y ser éste elemento de juicio para la correcta decisión para la



165

15

unificación de las tarifas de remoción, traslado, almacenaje y custodia de vehículos que ofertan las empresas autorizadas por infracción de tránsito únicos afectados con la resolución de marras al negárseles la participación directa lo que viola el derecho y garantías consagradas en nuestra carta magna del artículo 32, no dar el trámite que la ley exige de ser ellos, oído, presentar sus defensas, descargos y pruebas, así como, para la fijación de una tarifa máxima, se debía convocar para tal efecto todos los posibles afectados previo a la ejecución de dicho acto administrativo y en especial a los prestadores de dicho servicio que debieron ser parte integral del Estudio Técnico, participación esta que so pretexto de ejercer la facultad conferidas en la Ley 34 de 28 de julio de 1999, artículo 2, numeral 4, modificado por la Ley 42 del 23 de octubre de 2007, aprueba el acto administrativo Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, fundamentado en un Estudio Técnico, preparado por la DIRECCIÓN DE MOVILIDAD URBANA - DIRECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE cuyo contenido, metodología y conclusiones, no cumplen con las base trazadas y es contrarias a lo objetivo fundamentales, desviándose de esta manera del principio de legalidad, consagrado en la norma del artículo 34 de la ley 38 del 2000, ya que este estudio fue iniciado violentando derechos o intereses legítimos de los particulares, dado a que la resolución que aquí impugnamos al estar fundamentada en el respectivo estudio técnico se violenta las garantías fundamentales en adición de los asociados al sistema de traslado, remoción y custodia, que son los prestadores del servicio cuya participación en el referido Estudio debió ser participativa dado a que constituían un ente regulados por las leyes de comercio tal se establece en la Resolución AL-349 de 19 de noviembre que reglamenta el procedimiento para la prestación del servicio de remoción de vehículos con grúas por infracciones al reglamento de tránsito en su artículo 31, por ser las reclamaciones entre particulares competencia de ACODECO, ya que el servicio que se presta es netamente particular y sin ninguna dependencia directa del servicio de transporte reglado por la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, por lo que la fijación de las tarifa es una violación flagrante que deja en estado de indefensión a dichos asociados, ya que no han sido oídos, no se les ha dado el derecho de presentar su defensa, descargos y pruebas, ni se ha dado el trámite legal, como se puede distinguir en los referidos puntos del Estudio, carente de legalización por su acto administrativo.

Se ha infringido el artículo 32 de la Constitución Política de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, so pretexto de ejercer la facultad conferidas en la Ley 34 de 28 de julio de 1999, artículo 2, numeral 4, modificado por la Ley 42, 23 de octubre de 2007, ordena mediante Resolución JD-13 de 5 de agosto 2015, al Director de Tránsito y Transporte Terrestre, fijar las tarifas máximas, por lo que obvia debía cumplir al tenor del artículo 34 de la ley 38 de 2000,



166

16

toda vez que se le había Autorización mediante Resolución JD-13 de 5 de agosto de 2015, al Director General de Tránsito y Transporte Terrestre, "FIJAR LA TARIFAS MÁXIMAS, por lo que le demandaba ejercer la actuaciones administrativa efectuándolas arreglo a normas de informalidad, imparcialidad, uniformidad, economía, celeridad y eficacia, garantizando la realización oportunamente de la función administrativa, sin menos cabo del debido proceso legal, con objetividad y con apego al principio de estricta legalidad (lo subrayado es nuestro) lo que al no emitir dicho acto administrativo, la hace defectuosa e ilegal, ya que se realiza el estudio técnico sin bases reglada legal para esa fijación, lo que violenta de manera directa el debido proceso que le exige al administrador el de formalizar mediante actos administrativo, las bases, objetivos, desarrollo, planificación, participaciones de los posibles afectados, ejecución, etc., necesarios, toda vez que la Autorización mediante Resolución JD-13 de 5 de agosto de 2015, es incumplida en su formalidad, trámite, toda vez que se afecta el interés privado de manera extrema sin justificarse la reducción de la tarifas vigentes generalmente aceptada por los usuarios del servicio en más de un cuarenta (40%) por ciento, lo que representa una tarifa MÍNIMA, lo que indica que la autoridad so pretexto de unificar tarifas, incurre en la violación directa de no aplicar el trámite que exigía la Resolución JD-13, 5 agosto 2015, Así como, no dar participación directa de los afectados a formar parte del estudio y ser debatido en todas sus etapas para consensuar fijación cónsona con el día a día de este servicio, por lo que del estudio no se precisa justificación razonable para su ejercicio y por ende no garantiza haberse cumplido con las garantías "conforme a los trámites legales" toda vez que con ese actuar clandestino se le ha negado el derecho de ser oídos, a su defensa, de aportar pruebas y a sus descargos, lo que deja a nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. Y a los más de ciento cincuenta y un (151) agremiados de la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, en estado de indefensión, en la protección de sus intereses económicos, toda vez, que el interés privado no ha sido respetado violándose en adición el artículo 47 de nuestra Carta Magna, por lo que la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, fundamentado en un Estudio Técnico, preparado por la DIRECCIÓN DE MOVILIDAD URBANA - DIRECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE cuyo contenido, metodología y conclusiones, no cumplen con las base que debieron ser reglada y publicadas previamente en gaceta oficial, es contrarias a lo objetivo fundamentales, desviándose de esta manera del principio de legalidad, consagrado en la norma del artículo 34 de la ley 38 del 2000, ya que este estudio fue iniciado violentando derechos o intereses legítimos de los particulares, dado a que la resolución que aquí impugnamos al estar fundamentada en el respectivo estudio técnico se violenta las garantías fundamentales MAURO TOWING, S.A. y de los más de ciento cincuenta y un (151) asociados adscrito a la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚA, con personería



167

17

jurídica No-165-17 expedida por el Ministerio de Gobierno y Justicia, todos ellos prestadores del servicio de traslado, remoción y custodia, cuya participación en el referido Estudio debió ser participativa dado a que constitúan un ente regulados por las leyes de comercio tal se establece en la Resolución AL-349 de 19 de noviembre 2015 que reglamenta el procedimiento para la prestación del servicio de remoción de vehículos con grúas por infracciones al reglamento de tránsito en su artículo 31, por ser las reclamaciones entre particulares competencia Ley 45 de 2007, artículo 56, párrafo 4to, numerales 1,2 y 3 de ACODECO, ya que el servicio que se presta es netamente particular.

2.- El acto administrativo impugnado ha violado el contenido de lo dispuesto en el **artículo 47 de la Constitución Política de la República de Panamá**, que establece lo siguiente:

"Se respetará la propiedad privada adquirida con arreglo a la ley por Personas jurídicas o naturales"

Se ha infringido el artículo 47 de la Constitución Política de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, al emitir Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, so pretexto de ejercer la facultad conferidas en la Ley 34 de 28 de julio de 1999, artículo 2, numeral 4, modificado por la Ley 42 del 23 de octubre de 2007, mediante Resolución JD-13 de 5 de agosto de 2015, que autoriza al Director General de Tránsito y Transporte Terrestre, para que en lo medular emitiera el acto administrativo correspondiente para fijar las tarifas máximas a cobrar por servicios de traslados, almacenaje y custodia de los vehículos retenidos por violaciones al reglamento de tránsito de conformidad al análisis de las tarifas de los servicios de grúas en la provincia de Panamá y Panamá Oeste, facultad ésta que violenta el orden jerárquico, del artículo 47 de nuestra Carta Magna, que se respetara la propiedad privada adquirida con arreglo a la Ley toda vez, que el interés privado no ha sido respetado al fijarse una tarifa por debajo de los precios que han mantenido nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. que es una sociedad anónima mercantil debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad por más de diez (10) años los más de ciento cincuenta y un adscrito (151) empresarios del servicio de grúas, así como por los agremiados de la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, que son sociedades jurídicas mercantiles y otras personas naturales, que se rige, por las leyes de comercio, lo que al concluirse el ESTUDIO TÉCNICO, por la DIRECCIÓN DE MOVILIDAD URBANA - DIRECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, de manera unilateral, inconsulta y desproporcionalmente fija la tarifa, rebajándola en más del cuarenta (40%) por ciento sin haberse reglado tal hemos señalado en la norma primera infringida previo a la resolución de marras



168

18

impugnada violándose la protección y garantía de rango constitucional en el sentido que no sea respetado la propiedad privada adquiridas con arreglo a la ley, y es que también se han fijado tarifas que afectan el interés protegido por ley la inversiones, los ingresos patrimoniales y los predios o patios privados estableciéndoles exigencias desproporcionales de cobro de estacionamiento mínimo 0.13 centavos la hora toda vez que el servicio de estacionamiento es de 24 horas, lo que ésta por debajo de manera abismal de lo que se cobran en plaza de 0.03 a 0.05 centavos el minuto por espacio de estacionamiento totalizando la hora a B/1.80 y B/3.00, consciente esta violación directa a una norma adjetiva de rango constitucional, no se advierta de manera abismal lo ilegal, que en el Derecho como un sistema lógico puro, ha unido a la exigencia de coherencia formal del razonamiento, la exigencia de que el mismo, desde la perspectiva jurídica, no pueda ser tachada de irrazonable y ha estimado, a tal efecto, que no pueden considerarse razonadas ni motivadas aquellas resoluciones judiciales que, a primera vista y sin necesidad de mayor esfuerzo intelectual y argumental, se comprueba que parten de premisas inexistentes o patentemente erróneas o siguen un desarrollo argumental que incurre en quiebras lógicas de tal magnitud que las conclusiones alcanzadas no pueden considerarse basadas en ninguna de las razones aducidas en el estudio técnico, ya que en principio éste razonar ilógico vertido pueda considerarse que se cumplió con todas las formalidades legales, que debía la autoridad respetando el interés privado con arreglo al artículo 34 y 35 de la ley No-38 de 2000, en el sentido de realizar la labor administrativa con arreglos a las normas de imparcialidad, celeridad y eficacia, sin menoscabo del debido proceso legal, con objetividad y apego al principio de estricta legalidad y por ser el artículo 47 de la carta magna de rango constitucional primar sobre la Ley 34 de 1999 y sus modificaciones, por lo que se violenta de manera directa el referido artículo 47.

Se ha infringido el artículo 47 de la Constitución Política de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, al emitir Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, al ejercer la facultad conferidas en la Ley 34 de 28 de julio de 1999, artículo 2, numeral 4, modificado por la Ley 42 del 23 de octubre de 2007, al autorizar mediante Resolución JD-13 de 5 de agosto de 2015, al Director General de Tránsito y Transporte Terrestre, limita el ejercicio que la ley de comercio le confiere como sociedades anónimas y de personas naturales al ejercicio de la libre oferta y demanda, toda vez que la competencia fundamental la define la Resolución AL-349 de 19 de noviembre 2015, en su artículo 31, del reglamento sobre resoluciones de conflictos y reclamo, señalándose que es potestad privativa de la Autoridad de Protección al Consumidor y Defensa de la competencia (ACODECO) y no así, a la Autoridad Nacional



169

19

de Tránsito y Transporte Terrestre, dado a que es un servicio que se brinda bajo las leyes mercantiles y se constituyen en garantía para el cobro de la infracciones. Lo que obviamente nos indica sin temor a equivocaciones que el interés privado no ha sido respetado al fijarse una tarifa por debajo de los precios que han mantenido nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. que es una sociedad anónima mercantil debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad por más de diez (10) años los más de ciento cincuenta y un adscrito (151) empresarios del servicio de grúas, así como por los agremiados de la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, que son sociedades jurídicas mercantiles y otros personas naturales, que se rige, por las leyes de comercio, lo que al concluirse el ESTUDIO TÉCNICO, por la DIRECCIÓN DE MOVILIDAD URBANA - DIRECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, de manera unilateral, inconsulta y desproporcionalmente fija la tarifa, rebajándola en más del cuarenta (40%) porciento, las existente previo a la resolución de marras que aquí impugnamos por ser ilegal por lo tanto debe declararse su nulidad.

3.- El acto administrativo impugnado ha violado el **artículo 34 de la Ley 38/2000**, que establece lo siguiente:

"Artículo 34: La actuaciones administrativas en todas las entidades públicas se efectuarán con arreglo a normas de informalidad, imparcialidad, uniformidad, economía, celeridad y eficacia, garantizando la realización oportuna de la función administrativa, sin menoscabo del debido proceso legal, con objetividad y con apego al principio de estricta legalidad (...)

La actuación de los servidores públicos deberá estar presidida por los principios de lealtad al estado, honestidad y eficiencia, y estarán obligados a dedicar el máximo de sus capacidades a la labor asignada."

Se ha infringido el artículo 34 de la ley 38 de 2000 de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, al emitir Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, basada en un estudio técnico cuyo fin era de reglamentar un servicio privado de traslados, remoción, almacenaje y custodia, que ampara de la Resolución AL- 349 de 19 de noviembre 2015, anexo A, en sus artículos 30 y 31 Tarifas para la empresas Autorizadas, que señalaba que La ATTT, fijará las tarifas para el servicio de grúas y patios por infracción al Reglamento de Tránsito mediante acto motivado, el cual será, aplicable solo al servicio de grúas y patios por infracciones al reglamento de Tránsito en toda la República, y es que el artículo 34 de la ley 38 de 2000, demanda que todas las actuaciones administrativa deben efectuarse con arreglo a normas de informalidad, imparcialidad, uniformidad, economía, celeridad y eficacia, garantizando la realización oportunamente de la función administrativa, sin menos cabo del debido proceso legal, con objetividad y con apego al principio de estricta legalidad (lo subrayado es nuestro), es que no se dio en el ESTUDIO TÉCNICO.



170

participación directa de los más de ciento cincuenta y un (151) empresarios dedicados a brindar el servicio de grúas lo que indica que el mencionado estudio a pesar de haberse señalado los supuestos participantes la Organización del Programa, no le dio participación directa a los servidores del servicio dentro del estudio y se da de manera unilateral recomendaciones y conclusiones que de manera directa afecta considerablemente los ingresos e inversiones patrimoniales, dado a que el mencionado estudio no fue objetivo, toda vez que existía una tarifa debidamente aceptada durante más de diez (10) años y esta fue disminuida en un 40% sin contar con la participación de los empresarios de manera directa y ni se dio la protección de los precios de servicio de grúas existentes que debió ser el punto de partida de la administración y considerar las inversiones y patrimonio, que se afectarían con dicha disminución del cuarenta (40%), lo que a toda luces se puede definir meridianamente que se incumple con el debido proceso legal, que es darle participación directa a quienes van a hacer afectados por la decisión administrativa para que sea oídos, que puedan presentar su defensa, sus pruebas, descargos y sobre todo no se menoscabe los derechos constitucionales del artículo 47 de nuestra carta magna en la garantía a la propiedad privada con arreglo a la Ley y también exigido por el artículo 34 de la ley 38 de 2000 en comento y las normas de comercio reglamentada por la ley 45 de 31 de octubre 2007, artículo 56, párrafo 4to, numerales 1,2 y 3, toda vez, que el principio de legalidad empieza por dar participación directa y decidida de los particulares que serán afectados por el Actos Administrativos, que debe conformarse respetando sus elementos esenciales: (competencia, objeto, finalidad, causa, procedimiento y forma) competencia, salvo esta sea delegada o proceda la sustitución; Objeto, el cual debe ser lícito y físicamente posible; finalidad, que debe estar acorde con el ordenamiento jurídico y no encubrir otros propósito público y privado distintos de que se trate; Causa relacionada con los hechos, antecedentes y el derecho aplicable; motivación, Comprensiva del conjunto de factores de hecho y de derecho que fundamentan la decisión; procedimiento, que consiste en el cumplimiento de los trámites previstos por el ordenamiento jurídico. Y lo que surjan implícitos para su emisión; y forma, debe plasmarse por escrito las excepciones de la ley, indicándose expresamente el lugar de expedición, fecha, y autoridad que lo emite. Se incumple con los objetivos trazados así:

1.1 Objetivos del Estudio:

1. Analizarse la oferta de los servicio de Grúas, por su (cantidad, Localización, flotas, tipo de Grúas).
2. Análisis de la Estructura de Costo de las Tarifas Vigentes.
3. Recopilar las tarifas cobradas por los operadores de grúas. Y
4. Establecer el precio máximo para todos los asociados al sistema.



Hemos señalado que no hubo participación directa de los asociados al servicio de remoción, traslado y custodia, solamente les fue solicitado un cuestionario que no es



171

sinónimo de participación, ya que, lo contestaron sin comprometer el derecho de participación en el estudio el cual les fue vedado, **1. Analizarse la oferta de los servicios de Grúas, por su (Cantidad, Localización, flotas, tipos de Grúas)** como quiera que el Estudio Técnico, señala haber acopiado a nivel nacional 40 empresa del servicio de grúas, de las cuales 17 perteneciente a el área metropolitana y Panamá Oeste y las otras 23 al interior de la República, se considera que se cumplió con este punto al solo recibir cuarenta encuestas, dado a que en el área metropolitana, se cumplió con localización de las flotas, mas no así con los tipos de grúas pesadas. **2. Análisis de la Estructura de Costos de las Tarifas Vigentes.** No consta en los cuatros expediente suministrados análisis de Estructura de Costo, lo que consta es uno de los expediente con más de 130 fojas contenido de las encuestas enviadas por los empresarios en cumplimiento a lo solicitado, sin que conste análisis Costo de las Tarifas Vigentes y de haberse realizado comparaciones algunas de dichos datos. **3. Recopilar las tarifas cobradas por los operadores de grúas.** Tal hemos indicado en el punto 2, existe en el expediente los precios que ofertaban los operadores de grúa al momento de remitir la encuesta en mención, más tampoco consta, haberse realizado cuadro comparativos que indicaran las variaciones mínimas, medias y máximas de lo cobrado ofrecidas por los encuestados. **4. Establecer el precio máximo para todos los asociados al sistema.** El precio existente al momento de la encuesta ofertado por los prestadores del servicio de grúas, se mantenían casi estables unos con otros tal se puede observar en el referido estudio, incumpléndose con este renglón, ya que solamente la rebaja afecto a los prestadores de servicios en una rebaja significativa del cuarenta (40%) por ciento de sus precios ofertados, los rubros correspondiente a los Equipos Pesados, toda vez, en lo que respectaba a los equipos livianos estaban unificado los precios.

También se incumple, con el principio de ámbito y alcance del programa.

1.7 Ámbito y Alcance del Programa.

La investigación se ha realizado con la participación de los Departamentos de Movilidad Urbana, Planificación de Transporte Público, Aforo y Control de carga y PATIOS Y GRUAS y Asesoría Legal



Ya que, se ha considerado como parte del ámbito y alcance del programa y de la investigación a nuestro mandante MAURO TOWING, S.A., y a los más de ciento cincuenta y un (151) empresarios agremiados a la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, cuya sola participación fue el cumplir con lo solicitado por la ATTT, de llenar un cuestionario para Unificar Tarifas.

Así como, no se cumple con la estructura metodológica para el logro integral, ya que de los en siete (7) puntos, no consta evidencia de haberse realizado de manera sistemática y oportuna y sobre todo con su debida sustentación documentaría.





172

3.1 Metodología:

1. Se aplicaron encuestas de costos de operación a un total de cuarenta (40) servicios de grúas y patios a Nivel Nacional, diecisiete (17) empresas del área metropolitana de la ciudad de Panamá y veintitrés (23) en los centros urbanos del interior.
2. Análisis y verificación de los datos suministrados.
3. Análisis comparativos de tarifas aplicadas en otros países.
4. Análisis de correlación entre las tarifas cobradas por las empresas que conforma el sistema
5. Promedio de tarifas cobradas
6. Determinación de Tarifas Máximas por tipo de vehículos
7. Determinación de una tarifa única por días: Día de Custodia de lunes a sábado. Días de custodia para domingos y días feriados.

Toda esta gama de supuesto actos enumerados del Estudio que no constan y que son contrario a lo autorizado por la Junta Directiva para unificar la tarifa, plasmada en la Resolución JD-13 de 5 de agosto de 2015, lo que al no convocarse a los afectados prestadores del servicio de grúas a ser parte y a no ser excluidos de su participación directa, ya que no se puede considerar haber se les solicitado mediante formulario de encuesta, que este haya sido su aceptación, a no ser convocados para su participación directa, omisión en el Estudio que riñe con el debido trámite legal, y perjudicándose el interés privado económico y patrimonial ya que de manera arbitraria se ha rebajado más del cuarenta (40%) por ciento de su tarifa oficiales mantenidas por más de 10 años, sin el debido sustento legal de la ley 34 de 28 de julio de 1999 y sus modificaciones al no haberse les dado la oportunidad a ser oídos, presentar sus pruebas y descargos en contra del acto administrativo cuyo fin no es consonó con el principio a reglamentarse, el de unificar y encontrar equivalencias afines a una justificación suficiente, con «un preciso soporte objetivo», con razones contrastables y contrastadas (lo subrayado y resaltado es nuestro.).

Se ha infringido el artículo 34 de la ley 38 de 2000 de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, al emitir Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, fundamenta su decisión en el Estudio Técnico elaborado, por la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEPTO. DE MOVILIDAD URBANA, en ausencia de la participación de nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. y la de los más de ciento cincuenta y un (151) empresarios que se dedican al servicio de grúas y agremiados de la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, quienes desde el principio de la solicitud de encuesta promovieron su desacuerdo a la forma en que la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, inicio la consulta mediante encuesta con el pretexto de unificar, Que desde la fecha de 25 de mayo 2015, se presenta la primera convocatoria de consulta ciudadana, al Estudio Tarifario en consulta pública cuya fecha indicaba publicación aparecida en los diarios de circulación nacional El Siglo el 30 de julio 2015 y la segunda convocatoria para el mismo estudio tres (3) años después en el diario CRITICA del 2 de julio 2018, convocatoria para las fecha de 31 de julio 2015 al 3 de agosto 2015; por lo que en su orden según el expediente, las siguientes empresa





173

del servicio de grúas manifestaron su desacuerdo a la manera como se realizaría la fijación de la tarifa única, del cual señalamos las siguientes inquietudes por fecha de su recibo a la ATTT, para consideraciones a la misma. Para la de fecha SIGLO 30 de julio 2015. Que a diferencia del informe de fecha 5 de agosto de 2015, donde solamente para la fecha la única empresa autorizada de los encuestado era la de nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. Así

1. MAURO TOWING, S.A. con más de doce (12) años brindando el servicio y (única para la fecha autorizada) 25 de mayo 2015. Fecha de 4 de agosto 2015, de los que demando participación dijo: 1. "que envista de la solicitud le fue entregado en cumplimiento al Departamento de Movilidad Urbana, TODO LOS CUESTIONARIOS, DETALLE DE TARIFAS, TIPO DE GRÚAS ACCIONES EJERCIDAS. Que recibió el Reporte Técnico No-429-DMU15, donde se encuentran los resultados del Análisis de las Tarifas de Servicios de Grúas donde se escogieron ocho (8) empresas de Grúas (de las cuales solo 4 tienen grúas para equipo pesado) y dos (2) Asociaciones inexistente; y para nuestro asombro nuestra empresa fue excluida de dicho estudio.
3. Que su empresa cuenta con 4 Grúas de Equipo Pesado, en lo medular es el rubro que lo preocupa mayormente, y que no se ha tomado en consideración en este análisis, detalles que incurren en el día a día de la prestación de este servicio. 4. Que se han realizado grandes inversiones en Grúas de Equipo Pesado, que no fueron analizadas dejando claro la falta de interés en tomarnos en cuenta. Sin embargo creemos que en la medida que todos los rubros se tomen en cuenta y queden plasmados a la ciudadanía, tendrá mejor aceptación. 5. Se dejó claro que en lo concerniente a las grúas de plataformas los precios le parecían razonable ya que para dicho rubro de equipo liviano era de general cobro. 6. Concluyo que con toda la buena fe, para logra unificar criterios reales, solicitó que fueran tomados en cuenta las empresas de Equipo pesado, para formar parte del acuerdo en las tarifas de este sector.
2. GRÚAS SALERNO, S.A. fecha 3 de agosto 2015: que en lo medular indicó que "Siendo Grúas Salerno, pionera en este tipo de servicio con más de 50 años en el mercado y al mismo tiempo sinónimos de grúas, vemos como no se nos ha tomado en cuenta para éste análisis. Por otro lado vemos una tarifa que nunca han existido en el libre mercado, refiriéndose al Estudio Técnico. Este intento de regulación de tarifas nos parece más un intento de regulación de precios. También manifestó, que "Podemos entender que la ATTT, determine el costo de las infracciones de tránsito pero no así el costo del servicio de rescate vial. Exhortaba a una reunión para conversar sobre esos temas y otros.

Así podemos señal dentro de los expediente cuatro (4) fólderes las oposiciones y solicitudes de participación de manera oportuna que no fueron consideradas dentro del Estudio Técnico, lo que es indicativo que la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, expedida por Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, viola las garantías constitucionales y menoscabando así, el debido proceso legal de los





174

prestadores del servicio de grúas, ya que no se ha respetado sus elementos esenciales con objetividad, y apego al principio de estricta legalidad, dando como resultado un proceso deductivo irracional o absurdo, lo que supone que la Resolución Administrativa no es expresión de justicia, sino mera apreciación de la misma y, por tanto negación radical de la tutela jurídica, para el Ratió decidendi.

4.- La disposición impugnada ha violado el **artículo 56, párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3 de la Ley 45/2007**, que establece lo siguiente:

Artículo 56: Información de precio

(...)

4to, párrafo: En caso de servicio de alquiler de estacionamiento, se deberá cumplir lo siguiente:

1.- El proveedor deberá anunciar, mediante un letrero de cuatro por ocho pies y con letras reflectivas de veinte centímetros como mínimo, ubicado en lugar visible, el precio del servicio a sus condiciones.

2.- Cuando se cobre el cien (100%) por ciento, del tiempo de su uso el letrero deberá decir lo siguiente "Este local no le ofrece servicio de estacionamiento gratuito a sus cliente; además deberá anunciar la tarifas y condiciones del servicio.

3.- No se permitirá el cobro por fracción o redondeo al azar, (...)."

Se ha infringido el artículo 56, párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3 de la ley 45 de 2007 de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, al emitir Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, desconoce los precios fijados en cumplimiento del artículo 56, párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3, de la Ley 45 de 2007, fecha de su entrada en vigencia mediante gaceta oficial, toda vez que el párrafo 4to, exige a los que brindan el servicio de estacionamiento como lo es nuestro mandante MAURO TOWING, S.A. e igualmente los más de ciento cincuenta y un (151) agremiados a la ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE GRÚAS, mantenían desde la sanción de la ley, año 2007 hasta 26 de julio 2018, ha once (11) años, manteniendo sus anuncios mediante letreros, con sus letras reflectadas de veinte centímetro, ubicado en un lugar visible, el precio del servicio a sus condiciones de los servicios prestados, así como el enunciado que no le ofrece servicios de estacionamiento gratuito a sus clientes, y otros, fijándose una tarifa por estacionamiento por debajo del valor del mercado promedio que es de tres y medio (0.35) centavos por minutos totalizando 1 horas B/ 2.10 y 8 horas B/ 16.80 y para 24 horas B/ 50.40, estos sin ningún tipo de responsabilidad, tal lo demuestra la investigación realizada por nuestros peritos a los Estacionamientos de PLAZA EDISON, ESTACIONAMIENTO MUNICIPIO DE PANAMÁ, ESTACIONAMIENTO DE PLAZA CENTENARIO, ESTACIONAMIENTO EDIFICIO KAMELIA, ESTACIONAMIENTO, HOSPITAL SAN FERNANDO Y ESTACIONAMIENTO HOSPITAL PUNTA PACIFICA, comparativos para la tarifa fijada por la ATTT, para 24 horas de estacionamiento en los patios, de B/ 3.00 de lunes a sábado y B/ 5.00 los



125

25

domingos, con la responsabilidad de garantizar mediante seguro privado, cámara de vigilancias y guardia de seguridad, indicativo que es adicional al Estacionamiento, el almacenaje y la custodia que totaliza la hora a doce y medio (0.125) centavos de lunes a sábado y de veintiún (0.21) centavos la hora los domingo. Por lo que la resolución de marras impugnada, violenta de manera directa lo que precios que mantenían en vigencia los prestadores del servicio de grúas, para traslado almacenamiento y custodia, más no así a los precios para estacionamiento.

Se ha infringido el artículo 56, párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3 de la ley 45 de 2007 de manera directa, toda vez que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, al emitir Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, desconoce los precios fijados en los letreros ubicados en lugar visible de los Patios, en cumplimiento del artículo 56, toda vez, previo a la fijación de las tarifas mediante la resolución de marras, ya existían desde el años 2007, los precios por el servicio de traslado, remoción, almacenamiento y custodia, cumpliendo con el ordenamiento del párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3 de la ley 45 de 2007, los cuales al tenor de dicha norma debían estar en un lugar visible y mantener las tarifas y condiciones de los servicios prestados, enunciando en adición que no se ofrecía servicio de estacionamiento gratuito a sus clientes, es que es incongruente las tarifas por estacionamiento que se ha fijado mediante la resolución JD-42 de 26 de julio 2018, con las existente en mercado local que para es de tres y medio (0.35) centavos por minutos totalizando 1 horas B/ 2.10 y 8 horas B/ 16.80 y para 24 horas B/ 50.40, estos sin ningún tipo de responsabilidad, tal lo demuestra la investigación realizada por nuestros peritos a los Estacionamientos de PLAZA EDISON, ESTACIONAMIENTO MUNICIPIO DE PANAMÁ, ESTACIONAMIENTO DE PLAZA CENTENARIO, ESTACIONAMIENTO EDIFICIO KAMELIA, ESTACIONAMIENTO, HOSPITAL SAN FERNANDO Y ESTACIONAMIENTO HOSPITAL PUNTA PACIFICA, comparativos para la tarifa fijada por la ATTT, para 24 horas de estacionamiento en los patios, de B/ 3.00 de lunes a sábado y B/ 5.00 los domingos, con la responsabilidad de garantizar mediante seguro privado, cámara de vigilancias y guardia de seguridad, indicativo que es adicional al Estacionamiento, el almacenaje y la custodia que totaliza la hora a doce y medio (0.125) centavos de lunes a sábado y de veintiún (0.21) centavos la hora los domingo.

5.- Se ha violado los **artículo 166, numerales 1, artículos 167, 168, 170 de la Ley 38/2000**, que disponen lo siguiente:

"Artículo 166: Se establecen los siguientes recursos en la vía gubernativa, que podrán ser utilizados en los supuestos previstos en esta Ley;
1. El de reconsideración, ante el funcionario administrativo de la primera



o única instancia, para que se aclare, modifique, revoque o anule la resolución,

2

3

(...)."

"Artículo 167: Es potestad del recurrente interponer el recurso de reconsideración o el de apelación directamente, siempre que también sea viable este último recurso."

"Artículo 168: El recurso de reconsideración podrá interponerse dentro de los cinco días hábiles, contados a partir de la notificación de la resolución de primera o única instancia."

"Artículo 170: El recurso de reconsideración, una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo, salvo que exista una norma especial que disponga que se conceda en un efecto distinto."



Se ha violentado de manera directa el artículo 166, numeral 1, 167, 168 Y 170 de la ley 38 de 31 de julio 2000, (los artículos en mención los desarrollamos en conjunto para su mejor explicación) toda vez que la Resolución JD-42 de 26 julio 2018, Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, incumplieron estas normas adjetivas que establece primero el artículo 166, que señala los recursos en la vía gubernativa, que podrán ser utilizados y en el caso que nos ocupa el del numeral 1, De Reconsideración, presentado el día 31 de julio 2018, recibido por la funcionaria T. MAGALLÓN, recibo de ingreso C-3403, Secretaria General de Junta Directiva ATTT. cumpliéndose con lo preceptuado en el artículo 165, de la misma excerta legal, ignorándose estas presentación que debió por ser una norma adjetiva a cumplirse con los trámites procesales en el sentido de suspenderse la Publicación en Gaceta Oficial o de haberse publicado emitir el acto administrativo de suspensión y publicarse éste en gaceta oficial, acto administrativo omiso por el ente toda vez que es un derecho que consagra la norma adjetiva del artículo 167, que tal se **señala es potestad del recurrente interponer el recurso de reconsideración o el de apelación directamente y al haberse cumplido tal hemos señalado con los requisitos del artículo 165, 167, y 168, éste último que señala El recurso de reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los cinco días hábiles, contados a partir de la notificación de la resolución de primera o única instancia**, tal hemos indicado se violenta también así el artículo 170, toda vez que se cumplió con el ordenamiento procesal de interponerlo en tiempo oportuno, siendo así **resorte del tribunal** dar cumplimiento del artículo 170 de la ley 38 de 2000, que reza así **El recurso de reconsideración una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello se concederá en efecto suspensivo**, (Lo subrayado y resaltado es nuestro) salvo exista una norma





especial que se conceda en un efecto distinto, para lo cual el ente debió señalarlo mediante acto administrativo y Publicarlo en la Gaceta Oficial, ya que se había propuesto en tiempo oportuno, y dado a que el acto administrativo es recurrible para que se aclare, modifique, revoque o anule la resolución, tal hemos señalado que se debió acatar estas normas 166, 167, 168 y 170, violadas de manera directa y por ser éste recurso un derecho, que no podía ser denegada su tramitación si cumplía con lo indicado en los artículos señalados tal se resuelve en su acto confirmatorio RESOLUCIÓN No-JD-69 de 27 de diciembre 2018, que denegó el Recurso de Reconsideración contra la Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, sin haber cumplido con el trámite de la suspensión dado a que fue publicada GACETA OFICIAL No-28579, del lunes 30 de julio 2018 y el recurso presentado de manera oportuna ante la Secretaria General de la Junta Directiva de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre el 31 de julio 2018, mediante recibido de entrada C-3403. T. MAGALLÓN, sin que a la fecha se haya dado el trámite legal de suspensión a partir del 31 de julio 2018 hasta el 27 de diciembre 2018, al tenor del artículo 170 de la ley 38 de 2000, así como, para que se cumpla con el agotamiento de la vía gubernativa, publicar en la gaceta oficial el acto confirmatorio, de la Resolución JD-69 de 27 diciembre 2018, para que entre en vigencia la resolución impugnada, y lo que en todos los hechos de nuestra demanda señalamos la violación del debido proceso consagrada en nuestra carta magna del artículo 32, 47 y 48, al no darse los trámites legales e incursionar en la esfera privada.

Se ha violentado de manera directa el artículo 166 numeral 1, 167, 168 y 170 de la ley 38 de 31 de julio 2000, (los artículos en mención los desarrollamos en conjunto para su mejor explicación) toda vez que, Resolución JD-42 de 26 de julio 2018, fue publicada en gaceta oficial el día 30 de julio 2018, GACETA OFICIAL No-28579 y al haberse cumplido tal hemos señalado en la norma infringida, con los requisitos del artículo 165, 167, 168 y 170, éstos dos último que señala **El recurso de reconsideración podrá ser interpuesto dentro de los cinco días hábiles, contados a partir de la notificación de la resolución de primera o única instancia, y El recurso de reconsideración una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por persona legitimada para ello, se concederá en efecto suspensivo**, tal hemos indicado se violenta también así el artículo 170, toda vez que se cumplió con el ordenamiento procesal de interponerlo en tiempo oportuno, así como el mismo es un derecho o potestad al tenor del 167, era exigible a la autoridad también promulgar la suspensión del acto administrativo toda vez que la publicación de la resolución estaba expuesta la que había que suspender, por la administración toda vez que es **resorte del tribunal** dar cumplimiento del artículo 170 de la ley 38 de 2000, que reza así **El recurso de reconsideración una vez interpuesto o propuesto en tiempo oportuno y por**



88
128

28

persona legitimada para ello se concederá en efecto suspensivo, salvo exista una norma especial que se conceda en un efecto distinto, la obligación de servir con objetividad a los intereses generales que indica las normas adjetivas en el ordenamiento jurídico, debió incorporar con el máximo rango un principio que ha de inspirar toda la actuación administrativa hasta en sus menores detalles. Estamos, por tanto, ante una Administración obligada al servicio con objetividad a los intereses generales, y apego a las garantías procesales. El ente debió señalarlo mediante acto administrativo y Publicarlo en la Gaceta Oficial, ya que se había propuesto en tiempo oportuno, y dado a que ese acto administrativo es recurrible al tenor de la norma 166 numeral 1, para que éste, se aclare, modifique, revoque o anule la resolución, y cumplido con los ordenamientos del 167, 168 y 170, para que se procediere a su suspensión mediante los actos administrativos resortes del tribunal o Junta Directiva de ATTT, que es un derecho que consagra la norma adjetiva del artículo 167, que tal se señala Es potestad del recurrente interponer el recurso de reconsideración o el de apelación directamente.

III.- INFORME DE CONDUCTA DEL FUNCIONARIO DEMANDADO:

Mediante escrito visible de fojas 96 a 98 del expediente judicial e identificado con la Nota No. 1117/DG/OAL del 11 de diciembre de 2019, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre procede a emitir el correspondiente informe de conducta, señalando lo que a continuación sigue.

- Que con fundamento en el artículo 11 del Decreto Ejecutivo No. 640 del 27 de diciembre de 2006, se faculta a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre para autorizar a las personas Naturales y Jurídicas que prestaran el servicio de grúas y patio para el traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos, por razón de infracciones al reglamento de tránsito.
- Que a través de la Resolución AL 349 de 19 de noviembre de 2015, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, aprobó el Procedimiento para la Prestación del Servicio de Remoción de Vehículos con Grúas por Infracciones al Reglamento de Tránsito.
- Que el artículo 30 del anexo A de la Resolución No. 349 de 19 de noviembre de 2015, establece que la A.T.T.T., fijara las tarifas para el servicio de grúas y patios por infracciones al Reglamento de Tránsito mediante acto motivado, el cual será aplicable solo al servicio de grúas y patios por infracciones al Reglamento de Tránsito en toda la República de Panamá.
- Que se instruyó al Departamento de Planificación de Transporte Público de la Institución para que ejecutara un estudio técnico para el establecimiento del esquema tarifario para





129

los servicios de remoción, traslado, almacenaje y custodia de vehículos, que ofertan las empresas autorizadas por la Autoridad, por razón de infracciones de tránsito.

- Que a través del Departamento de Planificación del Transporte Público de la Dirección de Transporte Terrestre de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, se desarrolló un Estudio Técnico Estadístico para sustentar técnicamente un único esquema tarifario en el ámbito nacional para los servicios de grúas por infracciones al Reglamento de Tránsito, con la finalidad de suministrar a las instancias superiores de la Autoridad, los elementos de juicio necesarios para que se tome una correcta decisión, sustentando los criterios técnicos correspondientes, que permita a los usuarios obtener un servicio rápido, seguro, eficaz y confortable a costos económicos.
- El estudio comprende el área metropolitana de la ciudad de Panamá y los centros urbanos del interior de la República. En el documento se describen la oferta de servicios, al igual que los elementos técnicos y metodológicos, que sirven como base para determinar un esquema de tarifas justo, tanto para el usuario, como para los servicios de grúas y patios que presten los servicios en referencia.
- Que conforme a lo establecido en el párrafo del artículo 25 de la Ley 6 de 22 de enero de 2002, se procedió a elevar a Consulta Pública el Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del interior de la República, a partir del lunes 02 al miércoles 04 de julio de 2018, la cual fue publicada en el diario LA CRITICA los días 02, 03 y 04 de julio de 2018, estableciéndose como fecha de vencimiento para la presentación de observaciones, opiniones y sugerencias el día viernes 06 de julio de 2018. Además se publicó en el portal web de la Autoridad, para confirmar la publicación del acto sometido a consulta ciudadana, en virtud de lo establecido en el punto 23.6 de la Ley 06 de 22 de enero de 2002, a fin de cumplir con los estándares de transparencia en la gestión pública estipulados en dicha norma.
- Que la metodología usada para llevar a cabo la Consulta Pública consistió en poner a disposición de toda persona interesada el Estudio Técnico- Económico en la página web de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre; así como en la Oficina de Planificación de Transporte Público y en la Oficina de Asesoría Legal en la sede de la ATTT.
- Aunado a lo anterior el Departamento de Relaciones Públicas de la Institución, elaboró una Nota de Prensa, titulada "*ATTT reitera apertura del período para recibir consideraciones sobre el Estudio de Tarifas del Servicio de Grúas*", con fecha del miércoles 04 de julio de 2018, la cual fue enviada a los medios de comunicación y divulgada también al sitio web institucional, misma que fue publicada por el diario La





180

Prensa, el sábado 07 de julio de 2018.

- Vencido el término para presentar las observaciones, opiniones y sugerencias podemos mencionar que se presentaron observaciones y sugerencias por las siguientes empresas: TRANSPORTE Y ACARREO CHILIBRE, GRÚAS MÉXICO PANAMÁ, AUTOGRUAS, HIPER GRUA.
- En este sentido, y en virtud de la facultad establecida en el numeral 3 artículo 2 de la Ley 34 de 28 de julio de 1999, con fundamento en el artículo 11 del Decreto Ejecutivo No. 640 del 27 de diciembre de 2006 y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 30 del anexo A de la Resolución No. 349 de 19 de noviembre de 2015, la Autoridad le compete revisar los estudios presentados y decidir sobre la tarifa respectiva.
- Que luego de haberse cumplido con todas las formalidades legales, la Junta Directiva de la Autoridad acoge favorablemente el Estudio de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del interior de la República, fijando el esquema tarifario para los servicios de remoción, traslado, almacenaje y custodia de vehículos, que ofertan las empresas autorizadas por la Autoridad, por razón de infracciones de tránsito.
- Que el día 01 de agosto de 2018, la Asociación Panameña de Grúas, representada por Fabricio Fantane, a través de su apoderado legal, presento formal recurso de reconsideración en contra de la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018, en el cual indican que viola sus derechos fundamentales, ya que se ha aprobado un esquema tarifario sin consideración del actuar de más de cuatro (4) años, sin consultar a los que prestan este servicio.
- Que mediante Resolución JD-69 de 27 de diciembre de 2018 se resuelve el recurso de reconsideración presentado en contra de la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018, por la cual la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre fija la Tarifa para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del interior de la República y con la misma se agota la vía gubernativa.

IV.- OPINIÓN DE LA PROCURADURÍA DE LA ADMINISTRACIÓN:

Por su parte, la Procuraduría de la Administración en el presente caso ha indicado de acuerdo con la Vista Número 1547 del 29 de diciembre de 2020, lo siguiente.

Como punto obligado, y antes de emitir nuestro criterio legal, esta Procuraduría debe advertir que la apoderada legal de las actoras, cita los artículos 32 y 47 de la



181

Constitución Política de la República, y expone supuestos motivos de infracción del acto administrativo que acusa de ilegal, lo cual constituye una circunstancia improcedente, debido a que el análisis jurídico de dichas disposiciones resulta ajeno al ámbito de la jurisdicción Contencioso Administrativa, en la cual no pueden invocarse como infringidas disposiciones constitucionales, por ser ésta una materia cuyo conocimiento le corresponde **privativamente** a la Corte Suprema de Justicia, en Pleno, a la luz de lo que dispone el numeral 1 del artículo 206 del propio Texto Fundamental y el artículo 2554 del Código Judicial, de allí que estos cargos de infracción no serán analizados por este Despacho, criterio expuesto por el referido Tribunal en Fallo de 21 de julio de 2016, dictado al pronunciarse sobre una acción contenciosa administrativa de nulidad, situación similar a la que ahora se analiza, resolución que en lo medular señala lo siguiente:

“ANÁLISIS DEL PROBLEMA JURÍDICO Y DECISIÓN DE LA SALA:

Como se encuentra plasmado en párrafos anteriores, la parte actora demanda la nulidad de la Resolución No. A.T.M. 163-09 del 2 de septiembre de 2009, emitida por el Alcalde Municipal del Distrito de Chepigana de la Provincia de Darién, en virtud de la cual se dispone, la segregación y enajenación, a título de arriendo, de un Lote de Terreno Municipal, al Señor JUAN CARLOS LOPEZ CH, ubicado en la Comunidad de Jaque, Corregimiento de Jaque, Distrito de Chepigana, Corregimiento de Jaque, Distrito de Chepigana, Provincia de Darién.

El problema jurídico consiste en determinar si dicho arriendo del terreno municipal se efectuó en cumplimiento de la normativa legal vigente, para tales efectos estableceremos el fundamento y competencia de los municipios para arrendar y enajenar sus tierras.

A juicio de la parte actora han sido violados los artículos 18, 41, 44, 212 (numeral 2) de la Constitución Política de la República, ante lo cual esta Superioridad debe abstenerse de emitir un criterio son relación a las normas constitucionales que el actor invoca como infringidas, toda vez que, conforme lo establece el artículo 97 del Código Judicial, a la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo únicamente le corresponde conocer y decidir sobre el control de la legalidad de los actos administrativos que expidan, en el ejercicio de sus funciones, las autoridades públicas. Por otra parte, la guarda de la integridad de la Constitución está reservada de manera privativa al Pleno de la Corte Suprema de Justicia, tal como lo dispone el artículo 206 del Estatuto Fundamental de la República, en concordancia con el artículo 86 del mencionado texto legal.

...” (El destacado es nuestro).

Con respecto a la violación de las demás disposiciones legales que, a juicio del apoderado judicial del demandante viola el acto impugnado, nos permitimos señalar lo siguiente.

Al revisar la referida resolución, observamos que la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre con el propósito de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 11 del Decreto Ejecutivo 640 de 27 de diciembre de 2006, que expide el Reglamento de Tránsito de la República de Panamá, fijó la tarifa para el servicio de grúas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá y centro urbanos del interior de la República, la que fue publicada en la edición de la Gaceta Oficial número 28,579 de 30



182

de julio de 2018, disposición que para mejor referencia citamos a continuación:

“Artículo 11. La Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre autorizara a las personas naturales y jurídicas que prestarán el servicio de grúas y patio para el traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos en los casos establecidos por el presente Reglamento y pondrá en conocimiento de la Policía Nacional, la lista de las personas naturales y jurídicas autorizadas para prestar este servicio.

La Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre fijará las tarifas a cobrar por los servicios de traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos y las condiciones que deben cumplir las personas autorizadas a fin de garantizar la seguridad de los vehículos. En todo caso, será requisito indispensable para prestar estos servicios, contar con un seguro de responsabilidad civil mínimo de quince mil balboas con 00/100 (B/.15,000.00) para cubrir la propiedad de los vehículos que sean transportados; este seguro es adicional a los seguros de responsabilidad por daños a la propiedad ajena y lesiones que se establecen para todos los vehículos en el presente Reglamento.

Sin perjuicio de la sanción que corresponda al conductor o propietario, éste será responsable por el pago de los gastos de traslado, almacenaje y custodia del vehículo. Solamente después de haberse pagado el importe de la multa, el traslado, almacenaje y custodia si lo hubiere, se procederá a la entrega inmediata del vehículo en los términos dispuestos en el presente Reglamento y demás disposiciones, previa presentación de la siguiente documentación:

- a. Registro Único de Propiedad Vehicular.
- b. Recibo de pago de la infracción cometida.
- c. Recibo de pago del servicio de grúa y patio.

Parágrafo: En caso de que el conductor o propietario quiera utilizar un servicio de grúa y patio de su elección para el traslado del vehículo, lo podrá hacer siempre y cuando este servicio se pueda prestar de forma inmediata y de acuerdo a las disposiciones pertinentes al almacenamiento y custodia de este vehículo.”

Por otro lado, el artículo antes citado fue reglamentado por la Resolución AL-349 de 19 de noviembre de 2015, que adopta el Procedimiento para la prestación del servicio remoción de vehículos por infracciones al Reglamento de Tránsito, tal como se indica en el artículo 32 del Anexo de dicho texto reglamentario, que transcribimos a continuación:

“Artículo 32: Esta Resolución reglamenta el artículo 11 del Decreto Ejecutivo No.640 de 27 de diciembre de 2006 y será aplicable a toda la República de Panamá, en cuanto a los presupuestos, requisitos y procedimiento de los trámites para la autorización de las personas naturales o jurídicas para el servicio de grúas y patios por infracciones al Reglamento de Tránsito.”

Cabe agregar que, el artículo 30 del Anexo de la Resolución AL-349 de 19 de noviembre de 2015, establece que a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre le corresponde fijar las tarifas para el servicio de grúas y patios, como se señala a continuación:

“Artículo 30: Tarifas para las empresas Autorizadas.

La ATTT fijará las tarifas para el servicio de grúas y patios por infracciones al Reglamento de Tránsito mediante acto motivado, el cual será aplicable solo al servicio de grúas y patios por infracciones al reglamento de Tránsito en toda la República de Panamá.



183

33

Parágrafo: el no emitir una tarifa en determinada provincia no impide el alcance y ejecución del presente procedimiento.” (Cfr. Gaceta Oficial 27,928 del 15 de diciembre de 2015)

En cumplimiento de lo establecido en la disposiciones antes citada, la Junta Directiva de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre a través de la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018, resuelve fijar la tarifa para el servicio de grúas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá y centro urbanos del interior de la República (Cfr. Gaceta Oficial 28,579 del 30 de julio de 2018).

En ese mismo sentido, los artículos 24 y 25 de la Ley 6 de 22 de enero de 2002 que dicta normas para la Transparencia en la Gestión Pública, señalan claramente que las instituciones del Estado, en el ámbito nacional y local, tendrán la obligación de permitir la participación de los ciudadanos en todos los actos de la Administración Pública que puedan afectar los intereses y derechos de grupos de ciudadanos, e indican las modalidades para su convocatoria, que son: 1) Consulta Pública; 2) Audiencia Pública; 3) Foros o talleres; y, 4) Participación directa en instancias institucionales. Además, dispone que tales instituciones están obligadas a publicar, antes de la celebración de los actos administrativos sujetos a participación ciudadana, la modalidad que ésta adoptará (Cfr. págs. 10 y 11 de la Gaceta Oficial 24,476 de 23 de enero de 2002).

Es importante destacar, que se desprende de la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018, que la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, procedió a elevar a consulta pública el Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centro Urbanos del interior de la República, que en su parte medular dice así:

“Que conforme a lo establecido en el parágrafo del artículo 25 de la Ley 6 de 22 de enero de 2002, se procedió a elevar a Consulta Pública el Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centro Urbanos del interior de la República, a partir del lunes 02 al miércoles 04 de julio de 2018, la cual fue publicada en el diario LA CRITICA los días 02, 03 y 04 de julio de 2018, estableciéndose como fecha de vencimiento para la presentación de observaciones, opiniones y sugerencias el día viernes 06 de julio de 2018. Además se publicó en el portal web de la Autoridad, para confirmar la publicación del acto sometido en el punto 23.6 de la Ley 06 de 22 de enero de 2002, a fin de cumplir con los estándares de transparencia en la gestión pública estipulados en dicha norma.

Que la metodología usada para llevar a cabo la Consulta Pública consistió en poner a disposición de toda persona interesada el Estudio Técnico-Económico en la página web de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre; así como en la Oficina de Planificación de Transporte Público y en la Oficina de Asesoría Legal en la sede de la ATTT.

Aunado a lo anterior el Departamento de Relaciones públicas de



184

la Institución, elaboró una Nota de Prensa, titulada 'ATTT reitera apertura del periodo para recibir consideraciones sobre el Estudio e Tarifas del Servicio de Grúas', con fecha del miércoles 04 de julio de 2018, la cual fue enviada a los medios de comunicación y divulgación también al sitio web institucional, misma que fue publicada por el diario La Prensa, el sábado 07 de julio de 2018.

Vencido el término para presentar las observaciones, opiniones y sugerencias podemos mencionar que se presentaron observaciones y sugerencias por las siguientes empresas: TRANSPORTE Y ACARREO CHILIBRE, GRÚAS MEXICO PANAMÁ, AUTOGRUAS, HIPER GRUA." (Cfr. pág. 3 de la Gaceta Oficial 28,579 de 30 de julio de 2018).

Lo antes expuesto, permite establecer que al habersele corrido traslado del Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centro Urbanos del interior de la República, y la modalidad de participación ciudadana que escogió la institución, lo que estaba supuesto a ocurrir antes de la celebración del acto administrativo, las personas naturales o jurídicas que prestan el servicio de grúas y patio para el traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos en los casos establecidos por el presente Reglamento de Tránsito, tuvieron la oportunidad de prepararse para emitir un criterio en torno a ese Estudio Técnico Estadístico; por lo que, dicho acto administrativo se expidió cumplir con las formalidades que establecen los artículos 24 y 25 de la Ley 6 de 22 de enero de 2002.

En igual sentido, el acto administrativo cuya nulidad se discute tampoco infringe el artículo 56 (numerales 1, 2 y 3) de la Ley 45 de 31 de octubre de 2007, modificado por la Ley 34 de 2 de agosto de 2016, ya que esta disposición regula el derecho que tiene el consumidor de recibir información del precio que determina el proveedor en los casos de servicios de alquileres de estacionamiento, con la finalidad que el cliente tenga la oportunidad de ilustrarse sobre las características del mismo antes de hacer uso del espacio y efectuar el pago; situación distinta a la contemplada para las empresas que brindan el servicio de grúa y patio, cuyos usuarios se ven obligados a pagar dichas tarifas por haber infringido el Reglamento de Tránsito; sin embargo, en nada impide que los propietarios o conductores con motivo del servicio de remoción de su vehículo, observen y lean todos los señalamientos que establecen las normas de protección al consumidor, lo que representa una comunicación directa de estos con las compañías autorizadas a prestar el servicio de grúas y patios; razón por la que consideramos que no se perjudica el ejercicio del comercio de estas empresas y, además, se demuestra en ese sentido que no existe contradicción alguna entre el texto reglamentario y las normas invocadas como infringidas, sobre todo por el hecho que dicha disposición solo establece los lineamientos que debe seguir los proveedores que ofrecen dicho servicio, para mantener al consumidor bien informado y evitarle confusión, error o engaño sobre el precio de los



bienes o servicios ofrecidos; por lo que resulta entonces evidente, que el acto demandado no vulnera el derecho a la propiedad privada adquirida con arreglo a la ley, como alegan las recurrentes.

Para una mejor ilustración citamos el contenido completo del artículo 56 (numerales 1, 2 y 3) de la Ley 45 de 31 de octubre de 2007, modificado por la Ley 34 de 2 de agosto de 2016, que señala lo siguiente:

“Artículo 56. Información de precios. En todo establecimiento de venta de bienes a los consumidores deberá colocarse, en forma clara, precisa y en lugar visible al público, el precio al contado de dichos bienes.

Se prohíbe al proveedor la adopción de cualquier práctica que induzca al consumidor a confusión, error o engaño sobre el precio de los bienes o servicios ofrecidos.

El proveedor de bienes o servicios está obligado, y solo tiene derecho, a recibir el pago del precio exactamente como esté anunciado o impreso en el establecimiento o bien respectivo, salvo que se demuestre que el consumidor lo ha alterado.

En caso de que un producto tenga más de un precio marcado por el proveedor, prevalecerá el menor, y el proveedor estará obligado a venderlo con ese precio.

Solo podrán ser adicionados al precio del bien o servicios el costo del financiamiento en el caso de ventas al crédito, los cargos correspondientes a impuestos y/o las tasas nacionales legalmente establecidos y los cargos adicionales y no inherentes al objeto de la relación de consumo.

La propina o gratificación por el servicio prestado es voluntaria, por lo que no será incluida como cargo adicional al precio convenido o anunciado, salvo que se trate de servicios recontratados en los que se determinen el cargo por propina.

No obstante lo anterior, la propina podrá ser sugerida, siempre que se establezca en la factura el total a pagar incluidos los impuestos y/o tasas y, además se establezca de manera claramente diferenciada el total a pagar incluidos los impuestos y/o tasas y la propina sugerida.

En caso de servicios de alquileres de estacionamiento, se deberá cumplir lo siguiente:

1. **El proveedor deberá anunciar, mediante un letrero de cuatro por ocho pies y con letras reflectivas de veinte centímetros como mínimo, ubicado en lugar visible, el precio del servicio y sus condiciones.**

2. **Cuando se cobre el ciento por ciento (100%) del tiempo de su uso, el letrero deberá decir lo siguiente: ‘Este local no le ofrece servicio de estacionamiento gratuito a sus clientes’; además, deberá anunciar las tarifas y condiciones del servicio.**

3. **No se permitirá el cobro por fracción o redondeo al alza, cuando el titular del estacionamiento se obliga a facilitar una plaza de estacionamiento por un periodo de tiempo variable, no prefijado. En estos casos, el precio deberá fijarse por minuto de estacionamiento.” (El destacado es nuestro).**



Cabe agregar que, el artículo 31 del Anexo de la Resolución AL-349 de 19 de noviembre de 2015, que adopta el Procedimiento para la prestación del servicio remoción de vehículos con por infracciones al Reglamento de Tránsito, establece que todos los conflictos que se susciten entre las empresas autorizadas a prestar el servicio de grúas y patios y los propietarios o conductores con motivo del servicio de remoción serán competencia de la Autoridad de Protección al Consumidor y Defensa de la Competencia,



186

como se señala a continuación:

“Artículo 31: Resolución de Conflictos y reclamos.

Todos los conflictos que se susciten entre las empresas autorizadas a prestar el servicio de grúas y patios y los propietarios o conductores con motivo del servicio de remoción, cuando y que no se haya llegado a una resolución satisfactoria, serán competencia de la Autoridad de Protección al Consumidor y Defensa de la Competencia (ACODECO).” (Cfr. Gaceta Oficial 27,928 del 15 de diciembre de 2015)

Por su parte, la apoderada judicial de las demandantes, ha manifestado que se infringió el principio del debido proceso y estricta legalidad, porque a su parecer el acto que ahora impugna no fue notificado personalmente a los prestadores del servicio de grúas y patio, tal como establece el procedimiento administrativo general; sin embargo, las recurrentes pierden de vista que el acto administrativo contenido en la **Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018**, tiene efectos generales para un número plural de prestadores que brindan esa asistencia, y que no se encuentran determinados, lo que prueba su naturaleza abstracta, de ahí que la resolución que fija “la tarifa para el servicio de grúas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá y centro urbanos del interior de la República”, requería ser publicada en el diario de circulación oficial, de conformidad con el **artículo 1 de la Ley 53 de 28 de diciembre de 2005, que establece que en ese medio de divulgación oficial deben publicarse, además de las leyes, decretos, resoluciones y acuerdos, cualquier otro acto normativo, reglamentario o que contenga actos definitivos de interés general**; tal como sucedió al haberse anunciado en la Gaceta Oficial 28,579 del 30 de julio de 2018, por lo que contrario a lo alegado por las accionantes, no se requería que la misma fuera notificada personalmente a los interesados. Para mejor referencia citamos el contenido de la disposición antes mencionada:

“Artículo 1. La Gaceta Oficial es el órgano de publicidad del Estado para la promulgación y publicación de las normas y los actos que ordenen la Constitución Política y la Ley. La Gaceta Oficial se publicará en el sitio de Internet habilitado oficialmente por el Estado para tal fin.

Los actos y las normas que deben publicarse en sitio de la Gaceta Oficial comprenden:

1. **Los actos reformativos de la Constitución Política de la República, las leyes, los decretos con valor de ley y los decretos y las resoluciones expedido por el Consejo de Gabinete o por el Órgano Ejecutivo.**

2. **Las resoluciones, los resueltos, los acuerdos, los tratados, los convenios y cualquier otro acto normativo, reglamentario o que contenga actos definitivos de interés general.**

También se publicarán por este medio los avisos, los contratos y cualquier instrumento o acto cuya publicación ordene expresamente la ley.”

Tal como lo expresa el artículo 2 (numeral 3) de la Ley 34 de 28 de julio de 1999,



la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre es la entidad rectora del Estado para la planificación, ejecución y coordinación de las políticas y programas estatales en materia de transporte público de pasajeros y tránsito terrestre y, según el artículo 11 del Decreto Ejecutivo 640 de 27 de diciembre de 2006, tiene, entre otras atribuciones, la de fijar las tarifas a cobrar por los servicios de traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos y las condiciones que deben cumplir las personas autorizadas a fin de garantizar la seguridad de los vehículos, lo que la constituye en el organismo competente para fijar la tarifa para el servicio de grúas en el área metropolitana de la ciudad de Panamá y Centro urbanos del interior de la República.

Lo anteriormente indicado, permite a esta Procuraduría señalar que en el proceso bajo análisis no se han infringido los artículos 34, 166 (numeral 1), 167, 168, 170 de la Ley 38 de 31 de julio de 2000, que establece el procedimiento administrativo general; y, el artículo 56 (numerales 1, 2 y 3) de la Ley 45 de 31 de octubre de 2007, que dicta normas sobre la protección al consumidor y defensa de la competencia, modificado por la Ley 34 de 2 de agosto de 2016, ni tampoco se advierte la configuración de ninguna causal de nulidad, por lo que las afirmaciones hechas en este sentido por las actoras en su demanda deben ser desestimadas.

Por lo antes expuesto, este Despacho solicita al Tribunal se sirva declarar que NO ES ILEGAL la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018, emitida por la Junta Directiva de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

V.- CONSIDERACIONES DE LA SALA:

Una vez cumplido el trámite procesal de rigor, le corresponde a esta Sala Tercera entrar a examinar los cargos de infracción inherentes a las normas que se estiman vulneradas por la parte actora dentro de la presente Demanda Contenciosa-Administrativa, a fin de determinar si en efecto, las razones adoptadas por la entidad demandada con la expedición del acto administrativo impugnado se ajustan o no a derecho.

Previo al análisis de los cargos de ilegalidad efectuados por la parte actora, es pertinente indicar que, a través de la presente demanda Contenciosa-Administrativa, se solicita lo siguiente.

- Que se declare nulo por ilegal, la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018 emitida por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).



188

Expuestas las pretensiones formuladas por la parte actora dentro de la presente demanda Contenciosa-Administrativa de Nulidad, esta Corporación de Justicia procederá a realizar el correspondiente examen de valoración de las normas infringidas.

Como se puede observar, en el presente caso mediante la Resolución No. JD-42 del 26 de julio de 2018, la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (A.T.T.T.) procedió a **fijar la Tarifa para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del Interior de la República.**

Ante la emisión del prenombrado acto administrativo, la Sociedad MAURO TOWING, S.A. y la Asociación Panameña de Grúas (APG), acudieron ante la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia con el fin de presentar una demanda contenciosa-administrativa de nulidad en contra de la Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018, emitida por la Junta Directiva de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).

Previo al estudio de las disposiciones legales que se estiman infringidas por la apoderada judicial de las partes actoras, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia concuerda con lo expuesto por la Procuraduría de la Administración dentro de su escrito de contestación, en el sentido que el Tribunal de lo Contencioso-Administrativo carece de competencia a fin de examinar la inconstitucionalidad de las disposiciones constitucionales invocadas por la parte actora.

En este mismo orden de ideas, es importante advertir que el artículo 206, numeral 1 de la Constitución Política de la República de Panamá establece lo siguiente:

"Artículo 206. La Corte Suprema de Justicia tendrá, entre sus atribuciones constitucionales y legales, las siguientes:

1.- La guarda de la integridad de la Constitución para lo cual la Corte en pleno conocerá y decidirá, con audiencia del Procurador General de la Nación o del Procurador de la Administración, sobre la inconstitucionalidad de las Leyes, decretos, acuerdos, resoluciones y demás actos que por razones de fondo o de forma impugne ante ella cualquier persona.

(...)."

Como se puede observar, la disposición constitucional previamente transcrita establece expresamente que es competencia exclusiva del Pleno de la Corte Suprema de Justicia el conocimiento de la violación de las disposiciones constitucionales, no así la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, por lo cual no se procederá al análisis de la presunta violación de los artículos 32 y 47 de la Constitución Política de la República de Panamá e invocados como vulnerados por las partes actoras.



185

Al revisar las disposiciones legales señaladas como violadas, la apoderada judicial de la parte actora ha indicado que el acto impugnado ha violado lo consagrado dentro del artículo 34 de la Ley 38/2000, que regula el debido proceso legal, fundamentado principalmente sobre la base que la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018 se emitió sin haberle dado participación directa a quienes se podían ver afectados por la emisión de dicho acto administrativo, entre los cuales se encuentran los asociados del servicio de remoción, traslado y custodia de grúas.

Que además, no pudieron ser escuchados a efectos de presentar su defensa, pruebas y descargos en relación a la afectación que podrían sufrir. Que únicamente se les entregó un cuestionario que llenaron sin poder comprometer el derecho a participación en el estudio que les fue vedado para el establecimiento de las tarifas de grúas.

De igual manera, se indica que el acto impugnado (Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018) ha violado las disposiciones contenidas en el artículo 56, párrafo 4to, numerales 1, 2 y 3 de la Ley 45/2007, debido a que se fijaron determinados precios por los servicios de grúas, sin haberse cumplido con las normas previamente señaladas.

Y que además el acto impugnado (Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018) ha violado los artículos 166 numeral 1, artículos 167, 168 y 170 de la Ley 38/2000, debido a que la entidad pública negó la utilización de los recursos de reconsideración y apelación establecidos dentro de la Ley de Procedimiento Administrativo Común, y mucho menos procedió a suspender el acto administrativo impugnado que se publicó en la Gaceta Oficial.

Visto lo anterior, es importante precisar que el Decreto Ejecutivo No. 640 del 27 de diciembre de 2006 (por medio del cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular), en su artículo 11 dispone expresamente lo siguiente:

“Artículo 11. La Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre autorizará a las personas naturales y jurídicas que prestarán el servicio de grúas y patio para el traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos en los casos establecidos por el presente Reglamento y pondrá en conocimiento de la Policía Nacional, la lista de las personas naturales y jurídicas autorizadas para prestar este servicio.

La Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre fijará las tarifas a cobrar por los servicios de traslado, almacenaje y custodia de vehículos retenidos y las condiciones que deben cumplir las personas autorizadas a fin de garantizar la seguridad de los vehículos. En todo caso, será requisito indispensable para prestar estos servicios, contar con un seguro de responsabilidad civil mínimo de quince mil balboas con 00/100 (B/.15,000.00) para cubrir la propiedad de los vehículos que sean transportados; este seguro es adicional a los seguros de responsabilidad por daños a la propiedad ajena y lesiones que se



192

40

establecen para todos los vehículos en el presente Reglamento.

Sin perjuicio de la sanción que corresponda al conductor o propietario, éste será responsable por el pago de los gastos de traslado, almacenaje y custodia del vehículo. Solamente después de haberse pagado el importe de la multa, el traslado, almacenaje y custodia si lo hubiere, se procederá a la entrega inmediata del vehículo en los términos dispuestos en el presente Reglamento y demás disposiciones, previa presentación de la siguiente documentación:

- d. Registro Único de Propiedad Vehicular.
- e. Recibo de pago de la infracción cometida.
- f. Recibo de pago del servicio de grúa y patio.

Parágrafo: En caso de que el conductor o propietario quiera utilizar un servicio de grúa y patio de su elección para el traslado del vehículo, lo podrá hacer siempre y cuando este servicio se pueda prestar de forma inmediata y de acuerdo a las disposiciones pertinentes al almacenamiento y custodia de este vehículo.

(Las neग्रillas son de la Sala)

Del contenido del artículo 11 del Decreto Ejecutivo No. 640 del 27 de diciembre de 2006 (mediante el cual se expide el Reglamento de Tránsito de la República de Panamá), se observa sin mayor complejidad que la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre tiene la **competencia para fijar las tarifas a cobrar por los servicios de traslado, almacenaje y custodia de los vehículos detenidos.**

La disposición previamente transcrita de igual manera, fue reglamentada a través de la Resolución AL-349 del 19 de noviembre de 2015, mediante el cual se adoptó el **procedimiento para la prestación del servicio de remoción de vehículos por las infracciones suscitadas al Reglamento de Tránsito**, específicamente en su artículo 32 del Anexo que indicó lo siguiente:

“Artículo 32: Esta Resolución reglamenta el artículo 11 del Decreto Ejecutivo No.640 de 27 de diciembre de 2006 y será aplicable a toda la República de Panamá, en cuanto a los presupuestos, requisitos y procedimiento de los trámites para la autorización de las personas naturales o jurídicas para el servicio de grúas y patios por infracciones al Reglamento de Tránsito.”

Aunado a lo anterior, en el artículo 30 del prenombrado acto administrativo (Resolución AL-349 del 19 de noviembre de 2015), se dispuso en relación a las tarifas para las empresas autorizadas por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), lo siguiente:

“Artículo 30: Tarifas para las empresas Autorizadas.

La ATTT fijará las tarifas para el servicio de grúas y patios por infracciones al Reglamento de Tránsito mediante acto motivado, el cual será aplicable solo al servicio de grúas y patios por infracciones al reglamento de Tránsito en toda la República de Panamá.

Parágrafo: el no emitir una tarifa en determinada provincia



no impide el alcance y ejecución del presente procedimiento.” (Cfr. Gaceta Oficial 27,928 del 15 de diciembre de 2015)

Con relación a la norma previamente transcrita, es evidente que es competencia exclusiva de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), el establecimiento de las tarifas para las empresas autorizadas para el servicio de grúas y patios por infracciones al reglamento de Tránsito en la República de Panamá.

Aclarada la competencia o facultad que tiene la Autoridad el Tránsito y Transporte Terrestre, le corresponde a la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia entrar a determinar si el acto administrativo impugnado que consiste en la Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018, en realidad cumplió con el correspondiente procedimiento para acreditar su correspondiente legalidad.

Al revisar la parte motiva del acto administrativo impugnado (Resolución JD-42 de 26 de julio de 2018), en el mismo se indica lo siguiente:

“Que conforme a lo establecido en el parágrafo del artículo 25 de la Ley 6 de 22 de enero de 2002, se procedió a elevar a Consulta Pública el Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centro Urbanos del interior de la República, a partir del lunes 02 al miércoles 04 de julio de 2018, la cual fue publicada en el diario LA CRITICA los días 02, 03 y 04 de julio de 2018, estableciéndose como fecha de vencimiento para la presentación de observaciones, opiniones y sugerencias el día viernes 06 de julio de 2018. Además se publicó en el portal web de la Autoridad, para confirmar la publicación del acto sometido en el punto 23.6 de la Ley 06 de 22 de enero de 2002, a fin de cumplir con los estándares de transparencia en la gestión pública estipulados en dicha norma.

Que la metodología usada para llevar a cabo la Consulta Pública consistió en poner a disposición de toda persona interesada el Estudio Técnico-Económico en la página web de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre; así como en la Oficina de Planificación de Transporte Público y en la Oficina de Asesoría Legal en la sede de la ATTT.

Aunado a lo anterior el Departamento de Relaciones públicas de la Institución, elaboró una Nota de Prensa, titulada ‘ATTT reitera apertura del periodo para recibir consideraciones sobre el Estudio e Tarifas del Servicio de Grúas’, con fecha del miércoles 04 de julio de 2018, la cual fue enviada a los medios de comunicación y divulgación también al sitio web institucional, misma que fue publicada por el diario La Prensa, el sábado 07 de julio de 2018.

Vencido el término para presentar las observaciones, opiniones y sugerencias podemos mencionar que se presentaron observaciones y sugerencias por las siguientes empresas: TRANSPORTE Y ACARREO CHILIBRE, GRÚAS MEXICO PANAMÁ, AUTOGRUAS, HIPER GRUA.” (Cfr. pág. 3 de la Gaceta Oficial 28,579 de 30 de julio de 2018).

Como se puede observar, a efectos de **elevar a Consulta Pública** el Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la



192

Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del Interior de la República de Panamá, en virtud de lo dispuesto en el párrafo del artículo 25 de la Ley 6/2002, se procedió a publicar en el diario LA CRÍTICA, los días 02, 03 y 04 de julio de 2018 el prenombrado documento. Además se estableció como fecha de vencimiento para la presentación de las correspondientes observaciones el **día viernes seis (6) de julio de 2018**. Además se comunicó en el portal web de la ATTT, la publicación del acto sometido a consulta ciudadana de conformidad con el punto 23.6 de la Ley 6/2002, para que los interesados tuvieran conocimiento del Estudio Técnico Estadístico de Tarifas para el Sistema de Grúas en el Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá y Centros Urbanos del Interior de la República de Panamá.

Visto lo anterior, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia concuerda con lo expuesto por la Procuraduría de la Administración, en el sentido que las personas naturales o jurídicas que prestaban el servicio de grúas y patio para el traslado, almacenaje y custodia de vehículos detenidos por violación al Reglamento de Tránsito, **tuvieron la oportunidad para efectuar sus respectivas observaciones u oponerse al prenombrado Estudio Técnico Estadístico para la fijación de las tarifas.**

Por las razones previamente expuestas, debe de descartarse la violación del artículo 34 de la Ley 38/2000, en el sentido que presuntamente se ha violado el debido proceso legal de los accionantes y el no acceso a la participación ciudadana.

En otro orden de ideas, en relación de la presunta violación del artículo 56 (numerales 1, 2 y 3) de la Ley 45/2007 (modificada por la Ley 34/2016), relativo al derecho que tienen los consumidores de recibir la información del precio por el servicio de alquiler de estacionamientos, es pertinente señalar que dicha actividad es totalmente distinta o diferente respecto de las empresas que brindan el servicio de grúa y patio, debido a que **las personas que se les retiene el vehículo y es remolcado mediante una grúa y se le deposita el vehículo en un patio, es porque han infringido o violado las disposiciones del Reglamento de Tránsito**, por lo que no puede confundirse el servicio de alquiler de estacionamientos con la infracción a las normas o disposiciones del reglamento de tránsito que tienen ya previamente establecidas unas tarifas a raíz de la comisión de una falta administrativa de tránsito.

En cuanto a la presunta violación de los artículos 166 (numeral 1), artículos 167, 168, 170 de la Ley 38/2000, es importante advertirle a la apoderada judicial de la parte actora, que el acto administrativo objeto de impugnación (Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018) tiene la naturaleza jurídica o condición de **desplegar efectos jurídicos generales que afectan al interés general**, por lo que no era viable el empleo de medios



193

43

de impugnación tales como el recurso de reconsideración, apelación o la suspensión del acto.

De hecho, el artículo 1 de la Ley 53/2005, dispone que los **actos de interés general** deben publicarse, además de las leyes, decretos, resoluciones y acuerdos, en virtud del impacto que pueden generar a la sociedad, por lo que la Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018, fue publicada a través de la Gaceta Oficial No. 28,579 del 30 de julio de 2018. Así las cosas, la prenombrada disposición señala lo siguiente:

"Artículo 1. La Gaceta Oficial es el órgano de publicidad del Estado para la promulgación y publicación de las normas y los actos que ordenen la Constitución Política y la Ley. La Gaceta Oficial se publicará en el sitio de Internet habilitado oficialmente por el Estado para tal fin.

Los actos y las normas que deben publicarse en sitio de la Gaceta Oficial comprenden:

3. **Los actos reformativos de la Constitución Política de la República, las leyes, los decretos con valor de ley y los decretos y las resoluciones expedido por el Consejo de Gabinete o por el Órgano Ejecutivo.**

4. **Las resoluciones, los resueltos, los acuerdos, los tratados, los convenios y cualquier otro acto normativo, reglamentario o que contenga actos definitivos de interés general.**

También se publicarán por este medio los avisos, los contratos y cualquier instrumento o acto cuya publicación ordene expresamente la ley."

(Las negrillas son de la Sala)



En consecuencia, como quiera que la Resolución No. JD-42 del 26 de julio de 2018 tiene la consideración de **ser un acto administrativo** que surte sus **efectos de manera general**, **no era necesario** que el prenombrado acto administrativo fuese notificado de manera personal a los interesados, sólo bastaba con que se cumpliera la exigencia de la publicación en el diario oficial del Estado (Gaceta Oficial), para que el mismo adquiriera validez.

Como quiera que no se han infringidos los artículos 34, 166 (numeral 1), 167, 168, 170 de la Ley 38 de 31 de julio de 2000, que establece el procedimiento administrativo general; y, el artículo 56 (numerales 1, 2 y 3) de la Ley 45 de 31 de octubre de 2007, que dicta normas sobre la protección al consumidor y defensa de la competencia, modificado por la Ley 34 de 2 de agosto de 2016; al igual que tampoco se han presentado elementos probatorios que permitan variar la decisión previamente adoptada a fin de demostrar la ilegalidad del acto impugnado, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia es del



154

criterio que NO ES ILEGAL la Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018, emitida por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).

VI.- PARTE RESOLUTIVA:

En consecuencia, la Sala Tercera de la Corte Suprema, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, **DECLARA QUE NO ES ILEGAL**, la Resolución No. JD-42 de 26 de julio de 2018, emitida por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).

Notifíquese,

Cecilio Cedalise Riquelme
CECILIO CEDALISE RIQUELME
MAGISTRADO



María Cristina Chen Stanziola
MARÍA CRISTINA CHEN STANZIOLA
MAGISTRADA

Carlos Alberto Vázquez Reyes
CARLOS ALBERTO VÁSQUEZ REYES
MAGISTRADO

Katia Rosas
KATIA ROSAS
SECRETARIA

SALA III DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
NOTIFIQUESE HOY 2 DE abril
DE 20 24 A LAS 8:34 DE LA mañana
A Procurador de la Administración

[Signature]
FIRMA

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SALA TERCERA
ES COPIA AUTENTICA DE SU ORIGINAL

Panamá 6 de mayo de 2024
DESTINO: Gaceta Oficial de Panamá
[Signature]
Secretaria (o)



FE DE ERRATA
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

PARA CORREGIR ERROR INVOLUNTARIO EN EL DECRETO EJECUTIVO NO. 49 DE 16 DE MAYO DE 2024, QUE DESIGNA AL ADMINISTRADOR DE LA AUTORIDAD DE PASAPORTES DE PANAMÁ, ENCARGADO, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DIGITAL NO. 30034-B DE 20 DE MAYO DE 2024.

DONDE DICE:
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

...

DEBE DECIR:
MINISTERIO DE GOBIERNO

...

