

peligro para el público inversionista.

Los razonamientos de la Sala los corrobora el propio acto acusado, el cual alude en su tercer considerando al hecho de que en sesiones anteriores de trabajo, los señores Comisionados de la Comisión Nacional de Valores habían abordado el tema relativo a la necesidad de reglamentar el procedimiento para instruir las investigaciones administrativas que ese ente debía adelantar por razón de la infracción del Decreto-Ley 1 de 1999. En el resto de los considerandos lo único que se hace es citar diversas disposiciones jurídicas del aludido Decreto-Ley, que establecen ciertas atribuciones a la Comisión Nacional de Valores.

Para concluir, la Sala debe dejar establecido que la medida de suspensión provisional aquí adoptada no debe considerarse como un pronunciamiento adelantado de la decisión de fondo.

Por las razones expuestas, la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, SUSPENDE PROVISIONALMENTE los efectos del Acuerdo N° 4 de 16 de abril de 2002, emitido por la Comisión Nacional de Valores.

Notifíquese,

(fdo.) WINSTON SPADAFORA F.

(fdo.) ADÁN ARNULFO ARJONA

(fdo.) JOSE TROYANO

(fdo.) JANINA SMALL

Secretaria

=====
=====

DEMANDA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA DE NULIDAD INTERPUESTA POR EL LCDO. MANUEL AROSEMENA EN REPRESENTACIÓN DE SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE TAXI DE LA REPUBLICA DE PANAMA, PARA QUE SE DECLARE NULO POR ILEGALES, LOS ARTÍCULOS 1, 2 Y 3 DEL DECRETO EJECUTIVO N°451 DE 18 DE DICIEMBRE DE 2000 DICTADA POR CONDUCTO DEL MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA, "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS NUMERALES 6 Y 75 DEL ARTÍCULO 160 DEL DECRETO N°160 DEL 7 DE JUNIO DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES. MAGISTRADO PONENTE: ARTURO HOYOS. PANAMÁ, VEINTINUEVE (29) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL DOS (2002).

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA TERCERA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

VISTOS:

El Lcdo. Manuel Arosemena Santana, actuando en representación del SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE TRANSPORTE DE TAXIS DE LA REPUBLICA DE PANAMA, ha presentado demanda contencioso administrativa de nulidad, con el objeto de que se declaren que son nulos por ilegales los Artículos 1, 2 y 3 del Decreto Ejecutivo N° 451 de 18 de diciembre de 2000, "Por medio del cual se modifican los numerales 6 y 75 del artículo 160 del Decreto N°160 de 7 de junio de 1993 y se dictan otras disposiciones", publicado en la Gaceta Oficial N°24,204 de 20 de diciembre de 2000 que dicen:

MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA

DECRETO EJECUTIVO N° 451

(De 18 de diciembre de 2000)

LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA

En uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO

Que la Ley 14 de 26 de mayo de 1993, establece en el numeral primero del artículo 11, como obligación del transportista, realizar el servicio de transporte terrestre en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme con la frecuencia, horario e itinerarios aprobados para el transporte colectivo; o pactados con el usuario para el selectivo.

Que el Estado, por intermedio de sus Agencias y diferentes dependencias debe velar por los intereses favorables a los usuarios y prestatarios del servicio de transporte público de pasajeros, para que no se vean lesionados por conductas antijurídicas realizadas tanto por terceros como por particulares y transportistas en la República de Panamá.

Que la Ley 34 de 1999, faculta al Estado, a través de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre para supervisar la actuación de concesionarios, empresas o personas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros sancionarlos por el incumplimiento de las disposiciones legales

Que es el Estado quien debe regular todo lo concerniente con el transporte terrestre público de pasajero, de carga y particular, en el sentido de que debe determinar el número, extensión y recorrido de las rutas de transporte colectivo, urbanas, sub-urbanas; distribuir las y autorizar su usufructo a los concesionarios.

Que el prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros sin la debida autorización de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, es decir sin el certificado de operación correspondiente al igual que prestarlos fuera de la ruta autorizada por el Estado, constituye no sólo una conducta ilegal sino que va en detrimento de los transportistas que hacen uso de sus derechos a explotar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros, esto sin contar con la seguridad que se le debe brindar al usuario de este servicio.

DECRETA

"ARTICULO 1: Modifíquese los numerales 6 y 75 del Artículo 160 del Decreto N°160 de 7 de junio de 1993, para que quede así:

"Artículo 160: En adición a las contenida en el Capítulo XII del presente Decreto la Autoridad competente impondrá a los infractores del mismo las siguientes sanciones:

6. Conducir fuera de ruta, Doscientos Cincuenta Balboas con 00/100 (B/.250.00) y la retención temporal del vehículo, hasta tanto el concesionario del Certificado de Operación se presente a cancelar la multa.

75. Dedicarse al transporte público de pasajero sin el certificado de operación correspondiente, Quinientos Balboas con 00/100 (B/.500.00) y la retención temporal del vehículo, hasta tanto el propietario del vehículo se presente a cancelar la muta.

ARTICULO SEGUNDO: Los vehículos que son objeto de las infracciones establecidas en los numerales 6 y 75 del Decreto N°160 de 7 de junio de 1993 serán depositados en el lugar que para tal efecto indique la Policía Nacional.

ARTICULO TERCERO: Este Decreto empezará a regir a partir de su promulgación."

I. La pretensión y su fundamento.

En la demanda se formula pretensión consistente en una petición dirigida a la Sala Tercera, con el objeto de que declare que son nulos por ilegales los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, "por medio del cual se modifican los numerales 6 y 75 del artículo 160 del Decreto N°160 de 7 de junio de 1993 y se dictan otras disposiciones". La demanda se fundamenta en los siguientes hechos:

PRIMERO: Que el 18 de octubre de 2000, la Presidenta de la República de Panamá junto al Ministro de Gobierno y Justicia, mediante el Decreto Ejecutivo N° 451, modificaron en su artículo 160 numeral 6 y 75 el Decreto Ejecutivo N°160 de 7 de junio de 1993, por medio del cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá.

SEGUNDO: Que estas modificaciones introdujeron dos nuevas figuras infractivas en esta materia, la primera consiste en conducir fuera de ruta y, la segunda en dedicarse al transporte de pasajero sin el certificado de operación correspondiente; que además se establecen sanciones administrativas de carácter pecuniario junto a la retención temporal del vehículo en que se realizará la infracción.

TERCERO: Que se establece a la Policía Nacional como la autoridad que indicará el lugar donde serán depositados los vehículos que son objeto de la sanción por infractores de las normas en comento.

CUARTO: Que tales disposiciones establecen sanciones de carácter excesivas y que además impiden el libre ejercicio de la profesión del transporte ya que retienen el vehículo de herramienta de trabajo

del transportista.

QUINTO: Que la disposición del numeral 6 del artículo 160 del Decreto N°160 se ha utilizado para sancionar los vehículos de transporte público selectivo aplicándosele de forma impropia y con abuso de autoridad, puesto que estos no están sometidos a una ruta sino a una zona o área de competencia donde está autorizado a realizar la actividad de transporte por vía de certificado de operación.

Como disposiciones legales que se estiman violadas, quien recurre alega el artículo 9, numeral 13 acápite g; el artículo 22 y 23 de la Ley N°34 de 28 de julio de 1999, por el cual se crea la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre y que modifica la Ley 14 de 1993, cuyos textos señalan lo que sigue:

ARTICULO 9: La Junta Directiva tiene las siguientes atribuciones:

....

13. Elaborar y someter al Organismo Ejecutivo, para su aprobación mediante decreto, los reglamentos para el cumplimiento de sus fines, en particular los siguientes:

...

g. Reglamento para la imposición de sanciones pecuniarias por violaciones a esta Ley o a la Ley 14 de 1993.

Parágrafo. La Junta Directiva tendrá el término de un año, a partir de la entrada en funcionamiento de la Autoridad, para elaborar los proyectos de reglamentos señalados en el numeral 13 de este artículo."

ARTICULO 22: La Autoridad, por conducto del Director General, podrá imponer multas de cien (B/100.00) a cinco mil balboas (B/5,000.00), según la gravedad de la falta, a las personas que infrinjan las disposiciones de esta ley o de la Ley 14 de 1993. La aplicación de las sanciones estará sujeta al proceso gubernativo establecido en la Ley 135 de 1943, reformada por la Ley 33 de 1946, y al reglamento que, para tal efecto, dicte la Junta Directiva."

ARTICULO 23: Toda persona, natural o jurídica, que preste servicio de transporte público de pasajeros en forma ilegal, será sancionada por la la Autoridad o por las autoridades de tránsito, según corresponda, conforme lo dispuesto en la presente ley y los reglamentos."

Como concepto de la violación que se alega al artículo 9 numeral 13, acápite g de la Ley N°34 de 28 de julio de 1999, se afirma que existe quebrantamiento de las formalidades legales, dado que la norma atribuye a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre la competencia para elaborar y someter al Organismo Ejecutivo las propuestas de normas y reglamentos para la imposición de sanciones pecuniarias por violaciones de la Ley N°34 o la Ley N°14 de 1993, y el Decreto 451 no fue propuesto para su consideración al Organismo Ejecutivo por la Autoridad del Transporte. Aclara que esta norma de carácter

especial debe prevalecer, sobre toda otra norma de carácter general ya que establece las formas de intervención del Organismo Ejecutivo en esta materia, a través de una entidad descentralizada, con independencia de sus funciones.

También se alega la violación del artículo 9, numeral 13, acápite g de la Ley N°34 de 28 de julio de 1999, en la medida que prevé, además de la sanción pecuniaria, la "retención temporal del vehículo", que se convierte en una sanción adicional y no una garantía de pago de la sanción impuesta, que es contrario a lo dispuesto en la Ley N°34 de 1999, que no establece la posibilidad de retención del vehículo.

El artículo 22 de la Ley 34 de 1999, quien recurre afirma fue violado al estipular que la responsabilidad por una infracción recae sobre una persona distinta de quien la cometió. Sostiene que no debe confundirse la responsabilidad solidaria establecida en el artículo 13 de Ley N°14 de 1993, con la responsabilidad personalísima que recae sobre quien comete una infracción de carácter administrativo.

Finalmente, el artículo 23 de la Ley N°34 de 28 de julio de 1999 se aduce violado, pues, contrario a lo allí contenido, la sanción que impone el Decreto 451, al modificar el numeral 75 del artículo 160, establece que la misma será hasta tanto el propietario del vehículo se presente a cancelar la multa, por lo que la sanción es para el propietario del vehículo y no para el que se encuentra de manera efectiva realizando las labores de transporte público de pasajeros sin el certificado de operaciones, que es un requisito establecido en el artículo 31 de la Ley 14 de 1993.

II. El informe explicativo de conducta rendido por el Ministro de Gobierno y Justicia y la Vista Fiscal de la Procuradora de la Administración.

Mediante Nota N° 578-D.L.2001 de 3 de abril de 2001, el Ministro de Gobierno y Justicia rindió el respectivo informe explicativo de conducta, que figura de fojas 37 a 39 del expediente en los siguientes términos:

"En atención a su Oficio N°357 de 26 de marzo de 2001, tengo a bien informarle que concurre ante su augusta tribunal, para presentar en tiempo oportuno el Informe Explicativo de Conducta, en el proceso de Demanda Contencioso Administrativa de Nulidad, interpuesta por el Lcdo. Manuel Arosemena Santana, en representación del Sindicato de Trabajadores de Transporte de Taxi de la República de Panamá, contra los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, dictado por conducto del Ministro de Gobierno y Justicia, informe éste que fundamentamos en los hechos siguientes:

PRIMERO: Con relación al primer hecho de la demanda de nulidad, consideramos que el mismo es cierto, en virtud a que el 18 de diciembre de 2000, se dictó el Decreto Ejecutivo N°451 "Por medio del cual se modifican los numerales 6 y 75 del artículo 160 del Decreto Ejecutivo N°160 de 7 de junio de 1993 y se dictan otras disposiciones."

SEGUNDO: Con relación al segundo hecho de la demanda de nulidad, es falso, debido a que el Decreto Ejecutivo N°160 de 7 de junio de

1993, por medio del cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá, dispone claramente en sus numerales 6 y 75, las conductas típicas merecedoras de sanción ante la Ley. No se trata en este caso de nuevas figuras jurídicas, sino de conductas ya existentes en el ordenamiento jurídico del Tránsito y Transporte Terrestre.

El actor aduce que se han impuesto sanciones pecuniarias junto a la retención temporal del vehículo en que se ha cometido la infracción, lo cual constituye una violación a la Ley, debido a que se está sancionando con una pena no establecida en la Ley 34 de 1999. Nuevamente podemos ver que este hecho es incorrecto, debido a que la Ley permite la imposición de tales sanciones como pasamos a explicar.

El artículo 22 de la Ley 34 de 1999, establece la posibilidad de imponer sanciones en el rango de B/100.00 a B/.5,000.00 a las personas que infrinjan las disposiciones de la Ley 34 de 1999 o de la Ley 14 de 1993. Bajo este articulado podemos sustentar la imposición de las sanciones de carácter pecuniario a las conductas ya existentes en el Reglamento de Tránsito.

Con respecto a la retención del vehículo, la misma no constituye una sanción en sí, ni una pena accesoria a la comisión de las conductas típicas establecidas en el Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, como se ha querido hacer ver. La retención del vehículo deviene de la potestad coactiva que la Ley N°34 de 1999, le confiere a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre para hacer cumplir las obligaciones adquiridas para con la misma.

En relación con la sanción que atañe también al dueño del vehículo, análogamente, en materia de tránsito, el Decreto Ejecutivo N°160 de 1993, establece reiteradamente en distintas partes de su articulado, el concepto de solidaridad del dueño del vehículo para con el conductor en caso de accidentes de tránsito. Tratándose del interés público en la protección del legítimo prestatario del servicio de transporte, se ha extrapolado la solidaridad en materia de tránsito a estas infracciones, tomando las previsiones del numeral 8 del artículo 2 de la Ley 34 de 1999, que establece como responsabilidad de la Autoridad del Tránsito a estas infracciones, tomando las previsiones del numeral 8 del artículo 2 de la Ley 34 de 1999, que establece como responsabilidad de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre el sancionar a los concesionarios, empresas o personas dedicadas al transporte público por violaciones a la Ley.

TERCERO: Con respecto al tercer hecho de la demanda de nulidad, podemos señalar que la potestad que tiene la Policía Nacional para asistir en el cumplimiento del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, deviene de lo establecido en el numeral 18 del artículo 2 de la Ley 34 de 1999 y en el artículo 109 del Decreto Ejecutivo N°160 de 1993, que dispone la coordinación con la Policía Nacional para la ejecución de las normas adoptadas en materia de Tránsito y Transporte Terrestre.

CUARTO: En relación al cuarto hecho de la demanda de nulidad, manifestamos que la potestad para establecer sanciones a los

concesionarios del transporte público se encuentra contenida en el artículo 22 de la Ley 34 de 1999. Estas sanciones se han aplicado tomando en cuenta el interés público que existe en llevar en orden el transporte terrestre de pasajeros así como evitar la competencia desleal en la prestación de este servicio.

QUINTO: Con respecto al quinto y último hecho de la demanda de nulidad interpuesta, los transportistas selectivos deben circunscribirse a su zona de trabajo de forma tal que no intervenga en el desarrollo del libre derecho de concesión que tienen otros legítimos transportistas sobre su zona de trabajo."

Por su parte, la Procuradora de la Administración, mediante la Vista Fiscal N°211 de 15 de mayo de 2001, que figura visible de fojas 40 a 52 del expediente, opina que no se demuestra que en la expedición del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre, la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre omitió el trámite de elaborar los proyectos de reglamentos para la imposición de las sanciones pecuniarias y someterlos al Organo Ejecutivo, si se tiene en cuenta que los actos públicos están amparados por una presunción de legalidad, que tiene que ser desvirtuada por los demandantes.

En cuanto a la retención temporal del vehículo que los numerales 6 y 75 del modificado artículo 160 del Decreto Ejecutivo N°160 de 1993, establecen hasta tanto el concesionario del Certificado de Operación o el propietario del vehículo "se presenten a cancelar la multa", la Procuradora de la Administración es del criterio que se sanciona a una persona distinta de la que comete la infracción, en este caso el conductor del vehículo; son, pues, dos las situaciones planteadas a las que debe dársele un trato diferenciado. Aclara la Procuradora de la Administración, que la responsabilidad por infracciones al ordenamiento jurídico, sólo puede ser exigida a los particulares que incurran en dichas faltas y no a otras distintas, regla contenida en el artículo 18 de la Constitución Nacional que dispone que los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infracción de la Constitución o de la Ley.

III. Decisión de la Sala.

Evacuados los trámites de rigor, la Sala pasa a resolver la presente controversia.

Se advierte que en la demanda que ocupa a la Sala, se solicita la nulidad de los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, dictado por conducto del Ministro de Gobierno y Justicia, "por medio del cual se modifican los numerales 6 y 75 del artículo 160 del Decreto N°160 de 7 de junio de 1993, medularmente sobre la base de que el mencionado decreto fue expedido en contravención a las formalidades legales establecidas tanto en el régimen previsto para su expedición, como que contempla un presupuesto, en este caso una sanción adicional que la Ley no contempla.

Los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, modifican disposiciones contenidas en un reglamento, en este caso, el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá aprobado mediante el Decreto Ejecutivo N°160 de 7 de junio de 1993.

Es cierto que el artículo 9, numeral 13, acápite g de la Ley N°34 de 28

de julio de 1999, por el cual se crea la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, tal como alega el demandante, claramente le atribuye a esta entidad la competencia para elaborar y someter al Organismo Ejecutivo las propuestas de normas y reglamentos para la imposición de sanciones pecuniarias por violaciones de la Ley N°34 o la Ley N°14 de 1993, y, que el artículo 179 de la Constitución Nacional, en su numeral 14, faculta al Presidente de la República para "reglamentar las leyes que lo requieran, sin apartarse en ningún caso de su texto ni de su espíritu".

La Sala Tercera en reiteradas ocasiones ha manifestado que los reglamentos, por su relación con las leyes, pueden ser de tres clases en nuestro sistema jurídico: los de ejecución de las leyes, los independientes o autónomos y los de necesidad. El Pleno de la Corte Suprema de Justicia, también ha conceptuado sobre la naturaleza jurídica de los reglamentos y ha dejado sentado en sentencia de 29 de octubre de 1991 y sentencia de 18 de abril de 1997 que los reglamentos de ejecución de las leyes a los que se refiere el numeral 14 del artículo 79 de la Constitución Nacional, son aquellos dictados por el Presidente de la República y el Ministro respectivo para asegurar o facilitar el cumplimiento de las leyes. En cuanto a los denominados reglamentos independientes o autónomos, ha señalado que no reglamentan ley alguna sino que surgen cuando la Administración Pública en forma directa aplica, interpreta y desarrolla la Constitución, sobre las materias no reguladas por la Ley, siempre que estemos en presencia de normas reglamentarias que no invadan la zona reservada a la Ley, y en esa oportunidad como ejemplo de reglamentos independientes, se hizo clara alusión al Decreto Ejecutivo N°159 de 1941 que regulaba el tránsito en el territorio de la República, el cual se encuentra subrogado por el Decreto N°160 de 7 de junio de 1993. Estos reglamentos, también denominados "Reglamentos Constitucionales", según la sentencia de 29 de octubre de 1991 y 18 de abril de 1997 del Pleno, han sido aceptados por la doctrina y en el derecho comparado como lo señala el catedrático español José María Baño León, quien afirma que "no es contradictorio el reglamento independiente, en los términos que la Constitución establece, con el principio de legalidad" (Los límites constitucionales de la potestad reglamentaria. Editorial Civitas, Madrid, Primera Edición, 1991, pág. 187). Por último, en cuanto a los reglamentos de necesidad o urgencia, se sostiene que son aquellos dictados por gobiernos de jure en materia reservada a las leyes, son de carácter excepcional y tienen como fundamento la necesidad o urgencia de dictarlos con el fin de hacerle frente a grandes calamidades o por razones urgentes de interés público cuando el Organismo Legislativo está en receso o no se encuentra reunido, que una vez reunido, deberá confirmarlo o rechazarlo, en cuyo caso se entenderá derogado.

En cuanto a la potestad reglamentaria, es cierto que la Sala Tercera ha sido constante en el criterio de que la misma posee una serie de límites que se derivan tanto del principio constitucional de la reserva de Ley como de la naturaleza de los reglamentos. También ha manifestado que existen límites de la potestad reglamentaria que pueden ser de carácter formal, cuando atañen a la competencia para dictar el reglamento, y de carácter material, que hacen relación con la limitación de la potestad discrecional de reglamentar las leyes, que deben ejercerse en interés público y no con abuso o desviación de poder.

Ante el marco de referencia expuesto, la Sala es del criterio que en el presente caso la potestad reglamentaria ejercida por el Organismo Ejecutivo, no quebranta las formalidades legales que alega el demandante en la medida que, como bien señala la Procuradora de la Administración, los actos públicos están amparados por una presunción de legalidad que debe ser desvirtuada por el demandante, y ello no se aprecia en este caso, aún cuando en el Decreto N°451 de 18 de diciembre de 2000, no se mencione que se surtió el procedimiento consistente en la elaboración por parte de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre de los proyectos de reglamentos para la imposición de las sanciones

pecuniarias y someterlos al Organó Ejecutivo para su debida aprobación. Por tanto, no prospera este cargo.

En cuanto a la medida adicional a la pecuniaria, consistente en la retención del vehículo a fin de asegurar el cobro de las multas por violaciones a la Ley N°14 de 1993 y N°34 de 1999, que a juicio de quien recurre atenta contra la propia naturaleza de los reglamentos particularmente los reglamentos de ejecución de Ley que están subordinados a ella, la Sala concluye en atención a lo anteriormente señalado, que en este caso la materia regulada no se ubica dentro de la que está subordinada a la ejecución de Ley, sino que puede ser objeto de reglamentación autónoma o independiente, potestad que en este caso es ejercida por el Organó Ejecutivo en atención al contenido del artículo 27 de la Constitución Nacional, que prevé expresamente la libertad de tránsito sujeta a los reglamentos que se expidan. Se trata pues de un reglamento constitucional que puede prever la retención del vehículo como medida para asegurar el cumplimiento de la sanción pecuniaria.

En atención a lo anotado, no debe, pues, quedar margen de dudas en cuanto a la potestad reglamentaria que tiene el Organó Ejecutivo para expedir reglamentos constitucionales o autónomos, como lo es en este caso, el Reglamento de Tránsito en la República de Panamá.

En consecuencia, la Sala Tercera (Contencioso Administrativa) de la Corte Suprema, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, DECLARA QUE NO SON ILEGALES, los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Ejecutivo N°451 de 18 de diciembre de 2000, dictado por conducto del Ministro de Gobierno y Justicia, "por medio del cual se modifican los numerales 6 y 75 del artículo 160 del Decreto N°160 de 7 de junio de 1993 y se dictan otras disposiciones".

Notifíquese, Cúmplase y Publíquese En la Gaceta Oficial

(fdo.) ARTURO HOYOS

(fdo.) JOSÉ A. TROYANO

(fdo.) HIPÓLITO GILL SUAZO

(fdo.) JANINA SMALL

Secretaria

=====
=====

DEMANDA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA DE NULIDAD INTERPUESTA POR LA FIRMA ASESORES JURÍDICOS ASOCIADOS EN REPRESENTACIÓN DEL INSTITUTO PANAMEÑO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO Y OTRAS, PARA QUE SE DECLARE NULA POR ILEGAL. LA RESOLUCIÓN N°347 DE 20 DE FEBRERO DE 1998, DICTADA POR LA JUNTA TÉCNICA DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. MAGISTRADO PONENTE: ARTURO HOYOS. PANAMÁ, VEINTINUEVE (29) DE NOVIEMBRE DE DOS MIL DOS (2002).

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA TERCERA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

VISTOS:

La firma Asesores Jurídicos Asociados, actuando en representación del INSTITUTO PANAMEÑO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO y OTROS, ha presentado demanda contencioso administrativa de nulidad, con el objeto de que se declare nula por ilegal, la Resolución N° 347 de 20 de febrero de 1998, dictada por la Junta