



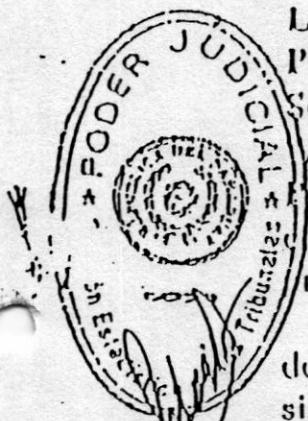
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

JUICIO: "ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS C/ PAKSA S/ AMPARO". AÑO: 1997 - N° 610.

ACUERDO Y SENTENCIA NUMERO SEISCIENTOS VEINTE Y SIETE.

En Asunción del Paraguay, a los veinte y ocho días del mes de octubre del año mil novecientos noventa y siete, estando en la Sala de Acuerdos de la Corte Suprema de Justicia, los Excmos. Señores Ministros de la Sala Constitucional, Doctor, LUIS LEZCANO CLAUDE Presidente y Ministros, Doctores: OSCAR PACIELLO CANDIA y RAUL SAPENA BRUGADA, ante mí, el Secretario Autorizante, se trajo al acuerdo el expediente caratulado: "ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS C/ PAKSA S/ AMPARO", a fin de resolver la constitucionalidad de la Ley N° 530/95 y sus decretos reglamentarios promovida por la Abogada Gladys Torres de Insfrán.

28 OCT. 1997



[Handwritten signature]
osa m. palau
Jefa Sección
Procesos de Datos Estadísticos.

Previo estudio de los antecedentes del caso, la Corte Suprema de Justicia, Sala Constitucional, resolvió plantear y votar la siguiente:

CUESTION:

A la cuestión planteada, el Doctor PACIELLO CANDIA dijo:
"I.- Que en estos autos promovidos por la Administración Nacional de Navegación y Puertos contra la firma Paksa por amparo, el Juez que entiende en el juicio ha demandado de esta Corte, la determinación de la constitucionalidad o no de varias disposiciones legales y reglamentarias.

En síntesis, el problema consiste en lo siguiente: la firma Paksa por Ley N° 530/95 cuenta con un puerto privado que está sometido al contralor de las autoridades aduaneras. Al propio tiempo, y por dicha ley se autoriza a que a este puerto accedan mercaderías transportadas por vía terrestre o aérea.

Por lo mismo, acceden al mismo mercaderías transportadas por vía terrestre que ingresan por Puerto Falcón. En el Decreto N° 7570, del 3 de Febrero de 1995 complementando las disposiciones de la Ley arriba mencionada se establece literalmente. "prescindiendo de intervención o servicio por parte de la Administración Nacional de

[Handwritten signature]
OSCAR PACIELLO CANDIA
MINISTRO

[Handwritten signature]
Abog. Gladys Escobar Torres

Navegación y Puertos, y en consecuencia sin pago de tasas..." (art. 3º).

Por el artículo 2º del Decreto Nº 17.702 del 30 de junio de 1.997 se ratifica idéntico concepto, es decir, se excluye la participación de la Administración Nacional de Navegación y Puertos y expresamente se le veda cualquier derecho a percibir tasa alguna.

... Pero hete aquí que, luego de promovida esta acción de amparo y hallándose ya para resolución la cuestión debatida aparece el Decreto Nº 18.013 de fecha 4 de agosto de 1.997, que modifica el citado Decreto 17.702 estableciendo la necesaria intervención de la A.N.N.P. (sobreentendiéndose que con derecho a percibir tasas, puesto que ninguna gestión se considera gratuita y el decreto así no lo establece). A lo dicho cabe agregar que, ciertamente, el Juez no ha recabado un pronunciamiento sobre este último decreto, pero desde el momento que ha dispuesto su agregación a los autos, también integra el complejo de normas cuya elucidación se solicita, razón por la que habremos de referirnos al mismo más adelante.

2.- Para una correcta decisión de la cuestión, debemos plantearnos, con carácter previo, en qué consisten los servicios portuarios por los cuales se perciben las tasas respectivas. En estos autos se ha agregado una copia del Decreto 17.350 que establece las tarifas por los servicios prestados (fs. 156) y de su texto fluye que los servicios que presta la A.N.N.P. son: Servicio de muelles, remolque, eslingaje, manipuleo de mercaderías, almacenaje y similares. Es decir, esta administración construye las instalaciones necesarias para la prestación de estos servicios y percibe tasas por su utilización.

3.- Advierto que todas estas operaciones "las" puede realizar cualquiera y no es función estrictamente estatal. Observando atentamente la cuestión, no es otra cosa que la versión moderna de lo que antiguamente realizaban los changadores. Hay, ciertamente, un interés público en que estas tareas se realicen con el orden y concierto que requiere la percepción de los impuestos aduaneros. Pero desde el momento en que estos se hallan asegurados, es una actividad que puede ser realizada por cualquier persona o entidad que disponga de las mismas instalaciones, las cuales, por razones de seguridad pública deberán ser habilitadas por el poder administrador, constituyéndose éste en el único requisito para su existencia.

En otras palabras, la actividad portuaria constituye, eminentemente, la continuada realización de contratos de prestación de servicios. Es decir, es una actividad eminentemente privada. Esta



CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

es la razón por la que tanto aquí como en numerosos otros países, existen empresas que realizan la prestación de servicios portuarios de manera privada.

4.- Desde otro punto de vista, debe tenerse presente que la Constitución, de manera terminante prohíbe los monopolios. Y cuanto se pretende consolidar por la vía de este amparo y la disposición reglamentaria últimamente agregada, no es sino la concreción de tal figura repudiada por la Constitución.

Siendo la prestación de servicios, una actividad eminentemente privada, si el Estado la realiza debe ceñirse a los principios jurídicos que rigen la actividad privada, es decir, debe entrar en libre competencia con empresas que exploten el mismo ramo, ofrecer mejores servicios y a costos competitivos.

Pero de ninguna manera puede admitirse que, al amparo de una situación de privilegio, derivada de una ley que por imperio de la Constitución de 1992 ha quedado derogada, se tenga que mantener gabelas que oneran indebidamente el libre tránsito de bienes, personas y servicios, cuando que por solemnes compromisos internacionales la República del Paraguay se ha comprometido a su progresiva eliminación.

Las modernas concepciones en materia de libre comercio así lo proclaman. Para mí resulta inadmisibile que un competidor tenga que interferir, por la vía de una intervención no establecida en ley alguna en el negocio de otro. Este es un privilegio que, desde luego, se halla en frontal colisión con nuestro orden jurídico.

En definitiva, y si este servicio resulta antieconómico para el Estado, como ocurre con numerosas empresas vinculadas a una concepción del Estado como prestador de servicios, hoy día ella ya no resiste el embate de las nuevas realidades. Es por ello que se ha sancionado la ley de privatizaciones. Si se mantienen empresas estatales, por las razones que fueren, ello no les confiere ningún privilegio, sino que deben quedar sometidas al régimen de la libre concurrencia preconizado por nuestra Constitución, y hasta sería una bella aspiración, de que en tal hipótesis, la empresa estatal sirviera para abaratamiento de costos, corrección, eficiencia y economía y no, como desgraciadamente la prensa nos sorprende a diario, como ocasión para la perpetración de toda suerte de irregularidades.

Rosa M. Palacios
Jefe Sección
Proces. de Datos Estadísticos

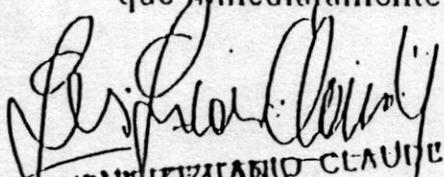
5.- No puedo sino resaltar el celo y énfasis puesto por la administración actora en la defensa de sus pretensiones. Pero advierto que se halla radicalmente errada en su concepción. En efecto, al solicitar una ampliación de los fundamentos del dictamen fiscal (fs. 513) literalmente desnuda su concepción la mencionada administración cuando pregunta: "Es legítimo o ilegítimo acceder y utilizar una instalación portuaria de frontera de propiedad de la A.N.N.P. sin abonar las tasas o resarcir los costos al dueño de casa?"

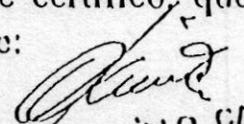
La A.N.N.P. plantea el hecho de que, porque el inmueble por el que pasa la ruta internacional y donde se halla construida la Aduana, es de su propiedad, necesariamente, todos deben abonar una tasa. No es exacta esta afirmación desde el momento que cuando atraviesa su propiedad es nada menos que una ruta internacional de antigua data. Media pues una servidumbre de tránsito usucapita por el Estado central que, a estas alturas, difícilmente podría ser objeto de la desorbitada pretensión de constituir el hecho de dominio originario en una barrera, toda vez que la Constitución, también, garantiza el libre tránsito por todo el territorio nacional (art. 41 C.N.).

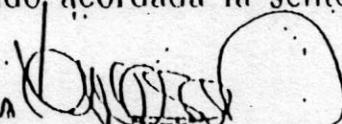
6.- En resumen, no hallo ninguna violación al orden constitucional en la ley sancionada por el Congreso ni en los Decretos reglamentarios, salvo el Decreto N° 18.013, últimamente agregado que al introducir modificaciones al régimen original, impone trámites burocráticos y onera contra los dictados de la Constitución el libre tránsito por el territorio nacional de las mercaderías establecidas. Considero, por tanto, que este último Decreto debe ser declarado inconstitucional. Así voto.

A su turno los Doctores LEZCANO CLAUDE Y SAPENA BRUGADA manifestaron que se adhieren al voto del Ministro preopinante, Doctor PACIELLO CANDIA por los mismos fundamentos.

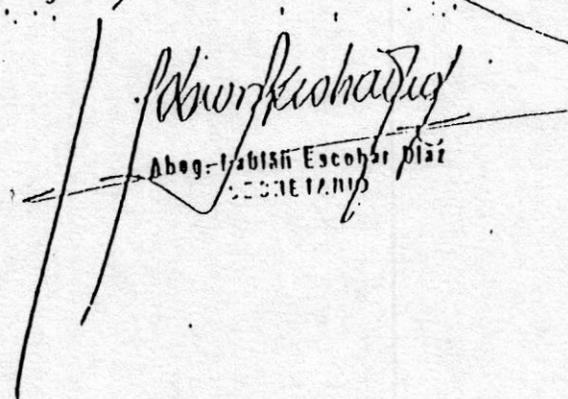
Con lo que se dió por terminado el acto firmando su S.S.E.E., todo por ante mí, de que certifico, quedando acordada la sentencia que inmediatamente sigue:


LUIS LEZCANO CLAUDE
Ministro


OSCAR PACIELLO CANDIA
MINISTRO


RAUL SAPENA BRUGADA

Ante mí:


Abog. Esteban Escobar Diaz
SECRETARIO



JUICIO: "ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS C/ PARSA S/ AMPARO". AÑO: 1997 - N° 610.

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

SENTENCIA NUMERO: 627.-

Asunción, 20 de octubre de 1997.-

VISTO: Los méritos del Acuerdo que antecede, la

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
Sala Constitucional
RESUELVE:

20 Oct. 1997

DECLARAR la inconstitucionalidad e inaplicabilidad del Decreto N° 18.013 de fecha 4 de agosto de 1.997, con relación al presente caso.

IMPONER las costas a la parte perdedora.

ANOTAR, registrar y publicar.

[Signature]
LUIS LEZCANO CLAUDO
Ministro

[Signature]
OSCAR PACIELLO GAMBINO
Ministro

[Signature]
RAUL SAPIENA BRUCADA
Ministro

Ante mí:

[Signature]
ROSA M. PALAU
Jefa Sección
Procesos de Casos Estradictorios

[Signature]
Abog. Fabián Escobedo
SECRETARIO