

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA NACIONAL
LEGISPAN
LEGISLACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Tipo de Norma: LEY

Número: 26

Referencia:

Año: 1995

Fecha(dd-mm-aaaa): 14-06-1995

Título: POR LA CUAL SE APRUEBA EL CONVENIO DE ENMIENDA AL CONTRATO DE ASOCIACION ENMENDADO Y REITERADO, DE 8 DE JULIO DE 1981, CELEBRADO ENTRE LA REPUBLICA DE PANAMA, NORTHVILLE CORP. Y PETROTERMINALES DE PANAMA, S.A., Y SE TOMAN OTRAS MEDIDAS.

Dictada por: ASAMBLEA LEGISLATIVA

Gaceta Oficial: 22806

Publicada el: 16-06-1995

Rama del Derecho: DER. ADMINISTRATIVO, DER. MARITIMO

Palabras Claves: Petróleo, Industria petroquímica, Productos petrolíferos, Puertos

Páginas: 31

Tamaño en Mb: 3.890

Rollo: 112

Posición: 373

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XC II

PANAMA, R. DE P., VIERNES 16 DE JUNIO DE 1995

Nº 22.805

CONTENIDO

ASAMBLEA LEGISLATIVA

LEY Nº 26

(De 14 de junio de 1995)

"POR LA CUAL SE APRUEBA EN TODAS SUS PARTES EL CONVENIO DE ENMIENDA AL CONTRATO DE ASOCIACION ENMENDADO Y REITERADO, DE 8 DE JULIO DE 1981, CELEBRADO ENTRE LA REPUBLICA DE PANAMA, NORTHVILLE INDUSTRIES CORP. Y PETROTERMINALES DE PANAMA, S. A., Y SE TOMAN OTRAS MEDIDAS"..... Pág. Nº 1

AVISOS Y EDICTOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA

LEY Nº 26

(De 14 de junio de 1995)

"Por la cual se aprueba en todas sus partes el Convenio de Enmienda al Contrato de Asociación enmendado y reiterado, de 8 de julio de 1981, celebrado entre la República de Panamá, Northville Industries Corp. y Petroterminales de Panamá, S.A., y se toman otras medidas".

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

DECRETA:

Artículo 1. Apruébase en todas sus partes el convenio de ENMIENDA, fechado 8 de marzo de 1995, al CONTRATO DE ASOCIACION ENMENDADO Y REITERADO (el "Contrato"), fechado 8 de julio de 1981, celebrado entre la República de Panamá, actuando en ese entonces a través de la Corporación Financiera Nacional (la "Nación"), Northville Industries Corp., entonces denominada Northville Terminal Corp. ("Northville") y Petroterminal de Panamá, S.A. (la "Empresa del Proyecto"), entre la República de Panamá, representada por el Ministro de Hacienda y Tesoro, Northville Industries Corp. y Petroterminal de Panamá, que a la letra dice:

"ENMIENDA, fechada 8 de marzo de 1995, al CONTRATO DE ASOCIACION ENMENDADO Y REITERADO (el "Contrato"), fechado 8 de julio de 1981, celebrado entre la República de Panamá, actuando en ese entonces a través de la Corporación Financiera

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

Fundada por el Decreto de Gabinete Nº 10 de 11 de noviembre de 1903

LICDO. JORGE SANIDAS A.
DIRECTOR

MARGARITA CEDEÑO B.
SUBDIRECTORA

OFICINA

Avenida Norte (Eloy Alfaro) y Calle 3a. Casa No. 3-12,
Edificio Casa Amarilla, San Felipe Ciudad de Panamá,
Teléfono 28-8631, Apartado Postal 2189
Panamá, República de Panamá

Dirección General de Ingresos
IMPORTE DE LAS SUSCRIPCIONES
Mínimo 6 Meses en la República: B/.18.00
Un año en la República B/.36.00
En el exterior 6 meses B/.18.00, más porte aéreo
Un año en el exterior, B/.36.00, más porte aéreo

**LEYES AVISOS, EDICTOS Y OTRAS
PUBLICACIONES**

NUMERO SUELTO: B/. 1.15

Todo pago adelantado

Nacional (la "Nación"), Northville Industries Corp., entonces denominada Northville Terminal Corp. ("Northville") y Petroterminal de Panamá, S.A. (la "Empresa del Proyecto").

CONSIDERANDO QUE, la Nación (habiéndose beneficiado del establecimiento de la instalación terrestre para el trasiego de petróleo en la Costa del Pacífico en la Costa del Atlántico y del oleoducto transistmico) ha expresado su interés en la construcción de nuevas instalaciones para el manejo de carga, instalaciones de carga seca e instalaciones adicionales de trasiego para productos distintos del petróleo, físicamente integradas a las instalaciones existentes de la Empresa del Proyecto en la Costa del Atlántico en Chiriquí Grande y compatibles con su máxima utilización y la Empresa del Proyecto ha expresado su anuencia a construir y operar esta "Etapa Adicional de Instalaciones" (como se define más adelante) y, de ser factible, a integrarse con instalaciones similares en su Terminal del Pacífico y su intención de prestar en dichas instalaciones los servicios aquí descritos sobre una base de uso al público general, y las partes han acordado enmendar, de conformidad con el numeral 3 de la Cláusula Quinta del Contrato, para lograr dichos propósitos (la "Enmienda");

EN CONSECUENCIA , a fin de lograr estos objetivos, la Nación, Northville y la Empresa del Proyecto desean modificar el Contrato adoptando las siguientes enmiendas (los términos aquí utilizados en mayúscula sin haber sido definidos tendrán los significados que se les asignó en el Contrato, el cual continuará en plena fuerza y vigencia, salvo las modificaciones que sufra a tenor de esta enmienda. Las palabras y letras añadidas al Contrato por virtud de esta Enmienda aparecen subrayadas en el presente documento únicamente para propósitos de referencia);

1. Por este medio se enmienda el PREAMBULO del Contrato para incluir un nuevo, penúltimo, párrafo idéntico al anterior "CONSIDERANDO" de esta Enmienda.

2. Por este medio se enmienda el párrafo 1 de la CLAUDSULA PRIMERA del Contrato, a fin de que lea como sigue:

"1. El principal objeto de la asociación que se crea por el presente Contrato será, por intermedio de la Empresa del Proyecto, el desarrollar y operar (i) la instalación terrestre para el trasiego de petróleo ya construida por la Empresa del Proyecto cerca de Puerto Armuelles, en la Costa del Pacífico de Panamá (el "Terminal del Pacífico"), (ii) un oleoducto transístmico desde el Terminal del Pacífico a Chiriquí Grande, en la Costa del Atlántico de Panamá (el "Oleoducto"), (iii) una instalación terrestre de trasiego de petróleo cerca de Chiriquí Grande, en la Costa Atlántica de Panamá (el "Terminal del Atlántico") y (iv) puertos de carga general con instalaciones relacionadas, cada uno de

ellos para que sea físicamente integrado y compatible, respectivamente, ya sea con el Terminal del Atlántico (el "Puerto de Carga del Atlántico" y conjuntamente con el Terminal del Atlántico denominados las "Instalaciones del Atlántico") o con el Terminal del Pacífico (el "Puerto de Carga del Pacífico" y conjuntamente con el Terminal del Pacífico denominados las "Instalaciones del Pacífico"). (El Oleoducto y el Terminal del Atlántico en adelante a veces denominados conjuntamente las "Nuevas Instalaciones"; el Oleoducto, el Terminal del Atlántico y el Terminal del Pacífico en adelante a veces denominados conjuntamente las "Instalaciones Petroleras"; el Puerto de Carga del Pacífico y el Puerto de Carga del Atlántico en adelante a veces denominados conjuntamente los "Nuevos Puertos de Carga"; y las Instalaciones Petroleras y los Nuevos Puertos de Carga, en adelante a veces denominados conjuntamente la "Totalidad de las Instalaciones"). El Terminal del Pacífico y los servicios a prestarse por la Empresa del Proyecto con relación a éste se describen más detalladamente en el Anexo A al presente Contrato, el cual constituye parte integral del mismo. Las Nuevas Instalaciones y los servicios a prestarse por la Empresa del Proyecto con relación a éstas se describen más detalladamente en el Anexo B al presente Contrato, el cual constituye parte integral

del mismo. Tanto el Puerto de Carga del Atlántico como el Puerto de Carga del Pacífico se describen más detalladamente en el Anexo B-1 al presente Contrato, el cual constituye parte integral del Anexo B y del presente Contrato. La propiedad, diseño de planos, ingeniería, construcción y operación de la Totalidad de las Instalaciones, todas las otras actividades que llevará a cabo la Empresa del Proyecto, así como la propia Totalidad de las Instalaciones, en adelante se denominarán conjuntamente en su totalidad el "Proyecto". El desarrollo y operación de tales instalaciones se hará sobre una base económica de óptima rentabilidad, de conformidad con las normas de la industria del petróleo y las normas de manejo de carga general y proveyendo una efectiva y permanente protección al medio ambiente."

3. Por este medio se enmienda el numeral 4 de la CLAUSULA PRIMERA del Contrato, a fin de que lea como sigue:

"4. A fin de lograr los objetos de la asociación aquí pactada, la Empresa del Proyecto ha contratado y continuará utilizando los servicios de Northville para actuar como administradora (la "Administradora"), de conformidad con los términos establecidos en el Contrato de Administración Enmendado y Reiterado, celebrado entre la Empresa del Proyecto y Northville, que será nuevamente enmendado

para reflejar los derechos y obligaciones adicionales de Northville derivados de la administración de los Nuevos Puertos de Carga (en adelante denominado el "Contrato de Administración")."

4. Por este medio se enmienda el numeral 5 de la CLAUSULA PRIMERA del Contrato, para que lea como sigue:

"5. Como se utiliza en este Contrato, salvo en lo expresamente especificado en contrario en el presente documento o según su contexto lo requiere, (i) el término "petróleo" utilizado con relación a actividades de transporte o trasiego, se refiere a petróleo crudo o a productos de petróleo; (ii) el término "transporte" se refiere al movimiento de petróleo a través del Oleoducto (movimiento éste que incluirá la descarga de dicho petróleo en el Terminal del Atlántico o del Pacífico y la carga del mismo en el Terminal de la costa opuesta en la República de Panamá), y (iii) el término "trasiego" se refiere a la descarga y carga de petróleo en los Terminales del Pacífico o del Atlántico para ser transferido de un barco a otro."

5. Por este medio se enmienda la CLAUSULA CUARTA del Contrato, agregándole un nuevo Párrafo A-6 a fin de que, conjuntamente con su lenguaje introductorio, lea como sigue:

"A. Derechos de la Empresa del Proyecto. La Nación por este medio le otorga a la Empresa del Proyecto, a fin de facilitarle la ejecución del Proyecto y el desarrollo de las

otras actividades previstas en este Contrato,

lo siguiente:

...

...

...

...

...

6. El derecho, sujeto al numeral B.7 de la Cláusula Cuarta de este Contrato, y la obligación de (i) desarrollar el diseño, ingeniería y construcción del Puerto de Carga del Atlántico y del Puerto de Carga del Pacífico (ii) dedicarse, en cualquier lugar dentro del Area Total del Proyecto, a la exportación, reexportación, importación, recibo, descarga, manejo, almacenaje, traspaso y trasiego, en contenedores, a granel o de cualquier otra forma, por mar, tierra o aire, de carga seca y carga general, incluyendo, pero sin limitarse a, productos agrícolas, agroindustriales, animales, marinos, de pesca y minerales, y otros recursos naturales, materias primas, productos terminados, materiales e implementos de construcción, equipo y demás productos usados en o relativos a cualesquiera de dichos productos, mercancías o materiales, (iii) dedicarse a la prestación de cualesquiera servicios relativos a las actividades antes mencionadas, incluyendo, pero sin limitarse a, servicios de muelleaje y

movimiento de naves dentro del puerto y anclaje, servicios relativos al transporte por mar, aire o tierra y al almacenamiento y reparación de contenedores, (iv) cargar y colgar, sin interferencia alguna de la Nación o de cualquier entidad de la misma, derechos y cargos razonables, apropiados y no discriminatorios por los servicios prestados e instalaciones facilitadas por la Empresa del Proyecto en relación con los Nuevos Puertos de Carga y (v) efectuar cualesquiera mejoras al Area Total del Proyecto (todas las escrituras, concesiones y demás instrumentos facultativos para ello, serán revisados por la Nación en forma expedita, según sea necesario y apropiado, a partir de la vigencia de la Enmienda que disponga la construcción de los Nuevos Puertos de Carga) que la Empresa del Proyecto estime necesarias para facilitar las operaciones y actividades arriba descritas, incluyendo, pero sin limitarse a, el desarrollo de capacidad generadora de energía eléctrica suplementaria para suministrarle electricidad a (A) la Totalidad de las Instalaciones, (B) los usuarios de todos y de cada uno de los aspectos de la Totalidad de las Instalaciones (dentro del Area Total del Proyecto) y (C) cuando esté disponible y haya sido solicitada por el Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación, o cualquier sucesor o sucesores del mismo y en términos aceptables para éste."

6. Por este medio se enmienda el numeral "1" del acápite "B" de la CLAUSULA CUARTA del Contrato, para incluir al final del mismo dos nuevas oraciones del siguiente tenor:

"Salvo lo previsto en contrario en este Contrato, los Nuevos Puertos de Carga estarán sujetos a y cumplirán con todas las normas y reglamentaciones pertinentes de la Autoridad Portuaria Nacional, que sean de aplicación general. El Contrato de 21 de septiembre de 1984, celebrado entre la Empresa del Proyecto y la Autoridad Portuaria Nacional será enmendado para estipular, durante la vigencia de este Contrato, un pago anual adicional de B/.50.000.00 por parte de la Empresa del Proyecto a la Autoridad Portuaria Nacional, respecto tanto del Puerto de Carga del Atlántico como del Puerto de Carga del Pacífico, comenzando, en cada caso, a partir del arribo del primer barco al nuevo muelle de dicho Puerto y el cual no será incrementado por virtud de ninguna futura expansión de dicho Puerto."

7. Por este medio se enmienda la CLAUSULA CUARTA del Contrato, para añadir nuevos numerales "7", "8" y "9" al acápite "B", los cuales rezarán como sigue:

"7. La Empresa del Proyecto invertirá no menos de B/.15.000.000.00 en el planeamiento y construcción del Puerto de Carga del Atlántico y cualesquiera mejoras a las instalaciones, del Atlántico, necesarias o apropiadas en relación con ello. Si todos

los estudios de factibilidad, financieros y de mercadeo que la Empresa del Proyecto estime necesarios en relación con el desarrollo del Puerto de Carga del Pacífico, han sido completados con resultados satisfactorios a la Empresa del Proyecto y la Empresa del Proyecto da aviso escrito de ello a la Nación, la Empresa del Proyecto invertirá no menos de B/.15.000.000,00 en el planeamiento y construcción del Puerto de Carga del Pacífico y cualesquiera mejoras a las Instalaciones del Pacífico necesarias o apropiadas en relación con ello.

8. La Empresa del Proyecto iniciará el desarrollo (diseño/planeamiento finales y construcción) del Puerto de Carga del Atlántico en una fecha (la "Fecha de Construcción"), dentro de los 90 días a partir de la promulgación de la ley que apruebe esta Enmienda (la "Fecha Efectiva") luego que la misma ha sido refrendada por el Contralor General de la Nación, y terminará la construcción y comenzará la operación del mismo en una fecha (la "Fecha de Inicio del Puerto de Carga") dentro de 18 meses a partir de la Fecha Efectiva.

9. Como parte integral del Proyecto expandido, y de la Totalidad de las Instalaciones, la carretera desde Chiriquí Grande a la Carretera Interamericana, incluyendo en ello los puentes, será completamente rehabilitada en el periodo

siguiente a la Fecha de Construcción, para su rehabilitación a especificaciones de vía primaria de dos carriles (la "Carretera Mejorada"). La suma exacta de los gastos requeridos para este trabajo, incluyendo en ellos todos los costos relativos a los planos y especificaciones, de la Carretera Mejorada, ("Gastos de Rehabilitación de la Carretera"), serán determinados por la Empresa del Proyecto y el Ministerio de Obras Públicas de la Nación una vez se hayan concluido dichos planos (por una compañía privada, independiente, aceptable al Ministerio de Obras Públicas y seleccionada y contratada por la Empresa del Proyecto) y que se haya completado la licitación privada para la adjudicación del (de los) contrato(s) para la rehabilitación de la carretera. La Empresa del Proyecto llevará a cabo la licitación, seleccionará, contratará con y supervisará al (los) contratista(s) ganador(es) y, con la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, aceptará el cumplimiento del o de los contratos para la rehabilitación de la Carretera.

Los fondos para los Gastos de la Rehabilitación de la Carretera serán obtenidos de las siguientes fuentes: (i) la suma de B/ 681,160.00 ya presupuestada y contratada por el Ministerio de Obras Públicas; (ii) la suma de B/ 1.2 Millones para los puentes del Río Estí y

del Canal de Chiriquí Grande, incluidos por el Ministerio de Obras Públicas en el Programa de Rehabilitación de Caminos a ser financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (esta suma está sujeta a los procedimientos de aprobación de dicho Banco, aprobación final ésta en cuya oportuna obtención el Ministerio de Obras Públicas conviene en desplegar sus mejores esfuerzos); (iii) las sumas adicionales, de haberlas, que sean obtenidas por la Nación de otras fuentes para Gastos de Rehabilitación de la Carretera; y (iv) una suma que deberá ser pagada por la Empresa del Proyecto directamente o mediante aquellos préstamos (con recurso únicamente a la Empresa del Proyecto) que la Empresa del Proyecto concierte.

No obstante cualquier otra disposición prevista en las leyes, la Empresa del Proyecto (y, en la medida especificada en la siguiente oración, la Sociedad a cargo de la Carretera [según más adelante se definirá], tendrá derecho a deducir, sin limitación de años, de cualesquiera sumas adeudadas en concepto de sus obligaciones tributarias o en concepto de dividendos, de tiempo en tiempo, pagaderos a la Nación o a cualesquiera subdivisiones o entidades gubernamentales nacionales de la misma, los siguientes créditos (cada uno de ellos constituirán los "Créditos"):

(i) sumas pagadas por la Empresa del Proyecto (a) a cuenta de capital e intereses por préstamos obtenidos para Gastos de Rehabilitación de la Carretera y (b) por Gastos de Rehabilitación de la

Carretera no financiados mediante tales préstamos;
y (ii) sumas pagadas por la Empresa del Proyecto
por mantenimiento de la Carretera Mejorada según
lo más adelante especificado. Si la Empresa del
Proyecto en cualquier momento no puede utilizar
los Créditos o efectuar los pagos que otorgan el
derecho a los Créditos, la Sociedad a cargo de la
Carretera podrá, a opción de la Empresa del
Proyecto, utilizar dichos Créditos y efectuar
dichos pagos a cuenta propia. En adición, los
Créditos podrán ser vendidos, cedidos o de
cualquier otra forma traspasados a otros
contribuyentes de conformidad con el Artículo
1073A del Código Fiscal y el Artículo 136 del
Decreto Ejecutivo No.170 del 27 de octubre de
1993.

La Carretera Mejorada será administrada
y recibirá mantenimiento de una sociedad
privada, con fines de lucro, la cual será
designada, a su entera discreción por la
Empresa del Proyecto (la "Sociedad a cargo de
la Carretera") y podrá o no pertenecer, total
o parcialmente, a la misma. La Sociedad a
cargo de la Carretera establecerá, durante la
vigencia del Contrato, un sistema de peajes o
sistema similar de cobro de derechos,
promulgando de tiempo en tiempo con la
aprobación del Órgano Ejecutivo de la Nación
una tarifa de cargos para usuarios de la
Carretera Mejorada, suficientes para sufragar
las obligaciones de mantenimiento de la

Sociedad a cargo de la Carretera, descritas a continuación, para pagar los gastos razonables de operación y generar ganancias razonables. La tarifa de cargos impondrá los costos máximos a aquellos vehículos que transporten carga y a aquellos que produzcan mayor desgaste a la Carretera Mejorada y no se impondrá cargo alguno a (i) vehículos personales que sean utilizados solamente para uso no comercial, (ii) transporte público de pasajeros, (iii) vehículos que pertenezcan al gobierno central, y (iv) todas las otras clases de vehículos que acuerden de tiempo en tiempo la Sociedad a cargo de la Carretera y el Ministerio de Obras Públicas. No obstante cualquier disposición contraria en las leyes, la Nación otorgará, y en la medida requerida por las leyes inscribirá, aquellas concesiones y demás derechos que sean necesarios para que la Sociedad a cargo de la Carretera lleve a cabo lo que antecede. La Sociedad a cargo de la Carretera tendrá derecho a todos los beneficios y derechos del Sistema de Concesión Administrativo de Carreteras establecido por la Ley No. 5 de 15 de abril de 1988.

Las obligaciones financieras y otras de la Nación, especificadas en el numeral 2 del acápite B de esta Cláusula Cuarta, con respecto al mantenimiento de la Carretera Mejorada, se considerarán satisfechas

mediante el pago anual, dentro de los 90 días siguientes al inicio de cada año calendario (salvo que el primero de dichos pagos deberá efectuarse a más tardar dentro de los 90 días siguientes a la Fecha de Inicio del Puerto de Cargo) y en forma consistente con las normas de ejecución presupuestaria, por parte del Ministerio de Obras Públicas a la Sociedad a Cargo) de la Carretera, mediante el depósito en una cuenta especial designada para ello, de B/.350.000.00 (proxrataada el primer año), suma que será ajustada anualmente en los años siguientes a causa de inflación, de conformidad con el Índice General de Precios al Consumidor publicado por la Nación. No se impondrán a la Sociedad a cargo de la Carretera impuestos ni tributos por virtud de haber recibido dichos pagos, que serán utilizados exclusivamente, conjuntamente con los cobros de peajes de la Sociedad a cargo de la Carretera (menos sus gastos razonables de operación), para tal mantenimiento a la Carretera Mejorada, en la forma en que cada año la Sociedad a cargo de la Carretera, la Empresa del Proyecto y el Ministerio de Obras Públicas conjuntamente acuerden que sea necesario. Si en cualquier año la cantidad acordada excede las sumas disponibles de la contribución de la Nación y de la Sociedad a cargo de la Carretera, según lo antes mencionado, la Empresa del Proyecto podrá pagar la totalidad o parte del faltante y, en

dicho caso, tendrá derecho a considerar, y la Nación así lo reconocerá, el monto de dicho pago como un Crédito."

8. Por este medio se enmienda la CLAUSULA QUINTA del Contrato, para añadir un nuevo numeral "4", que leerá como sigue:

"4. La Nación no ha autorizado y no autorizará a persona alguna, distinta de la Empresa del Proyecto, a usar ninguna parte del Area Total del Proyecto para desarrollar u operar instalaciones portuarias de carga general, ni para llevar a cabo las actividades relacionadas a ello que están descritas en el numeral 6 del acápite A de la Cláusula Cuarta de este documento, durante la vigencia del presente Contrato."

9. Por este medio se enmienda la CLAUSULA SEXTA del Contrato, para que sea del siguiente tenor:

"La Empresa del Proyecto estará obligada a suministrar, a su costo, mantenimiento adecuado para los fines del Proyecto, de las carreteras, caminos, servidumbres, derechos de vía, muelles y puertos que sean construidos o instalados dentro del Area Total del Proyecto para satisfacer las necesidades del Proyecto, ya sea que éstos sean construidos o instalados por la Empresa del Proyecto o por la Nación, a excepción de lo específicamente estipulado en sentido contrario en los numerales 2 y 9 del Acápite B de la Cláusula Cuarta."

10. Por este medio se enmienda el numeral 1 (excluyendo los subpárrafos) de la CLAUSULA DÉCIMO SEGUNDA del Contrato, para que sea del siguiente tenor:

"1. Durante el plazo de este Contrato la Empresa del Proyecto quedará sujeta a un solo impuesto que grave en cualquier forma o manera sus ganancias. Dicho impuesto, hasta el inicio del primer año fiscal de la Empresa del Proyecto, siguiente a la Fecha de Inicio del Puerto de Carga, se determinará en base a una tarifa fija del cincuenta por ciento (50%) sobre sus Ganancias Netas Gravables y subsiguientemente se determinará en base a la tasa de tributación que sea de aplicación general a la renta de sociedades en la Nación. Las Ganancias Netas Gravables se determinarán, de conformidad con las disposiciones más adelante detalladas y supletoriamente a tenor de las disposiciones del Código Fiscal y las reglamentaciones del mismo que sean de aplicación general a todos los contribuyentes, según lo dispuesto al respecto en la Cláusula Décimo Quinta."

11. Por este medio se enmienda el literal (e) del numeral 1 de la CLAUSULA DÉCIMO SEGUNDA del Contrato, para que sea del siguiente tenor:

"(e) Con sujeción a lo dispuesto en el literal (d) del numeral (1) de esta Cláusula Décimo Segunda, y a más tardar dentro de los sesenta (60) días siguientes a la terminación de cada trimestre, la Empresa del Proyecto

pagará a la Nación como un adelanto a cuenta de su obligación fiscal del año, un porcentaje de las Ganancias Netas Gravables calculado para tal trimestre, porcentaje éste que será equivalente a la tasa de tributación aplicable en dicho momento a la Empresa del Proyecto a tenor de esta Cláusula Décimo Segunda. Al momento de determinar la obligación fiscal real de la Empresa del Proyecto para el año, la Empresa del Proyecto y la Nación efectuarán cualesquiera ajustes necesarios entre ellos para reflejar la diferencia entre el impuesto sobre la renta real adeudado por la Empresa del Proyecto para tal año y el monto pagado como adelantos al mismo de conformidad con este literal (e)."

12. Por este medio se enmienda la CLAUSULA DECIMO TERCERA del Contrato, para añadir, al final de la misma, un nuevo PARAGRAFO 6, que será del siguiente tenor:

"Parágrafo 6. Durante el plazo del Contrato, con la mira de evitar la competencia desleal, la Nación no otorgará a ningún otro puerto privado de carga general ningún beneficio tributario específico que no haya sido o sea otorgado simultáneamente a la Empresa del Proyecto."

13. Por este medio se enmienda la primera oración de la CLAUSULA DÉCIMO CUARTA del Contrato, para que sea del siguiente tenor:

"No obstante cualesquiera disposiciones legales vigentes en la República de Panamá

que establezcan lo contrario, los Accionistas de la Empresa del Proyecto estarán sujetos al pago de impuestos sobre la renta a la Nación (incluyendo cualquier subdivisión gubernamental de la misma) sobre los dividendos u otros pagos efectuados por la Empresa del Proyecto respecto a sus acciones (i) hasta el inicio del primer año fiscal de la Empresa del Proyecto siguiente a la Fecha de Inicio del Puerto de Carga, a una tasa fija del diez por ciento (10%) del monto de los mismos y (ii) subsiguientemente, a la tasa de tributación generalmente aplicable en Panamá a accionistas, sean éstos personas jurídicas o personas naturales (según sea el caso)."

14. Por este medio se enmienda el numeral 1 de la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del Contrato, para que sea del siguiente tenor:

"1. El plazo de este Contrato es por un período que comenzó el 26 de septiembre de 1977 y que termina en el Vigésimo (20) aniversario de la Fecha de Inicio del Puerto de Carga; no obstante, dicho término podrá ser prorrogado por mutuo acuerdo de las partes si cualquiera de las partes ha notificado por escrito a la otra su solicitud para tal prórroga por lo menos 90 días con antelación a dicho aniversario."

15. Por este medio se enmienda la CLAUSULA VIGESIMA NOVENA del Contrato, a fin de adicionar un nuevo numeral 3, que será del siguiente tenor:

"3 En la Fecha Efectiva aquellos accionistas distintos a La Nación, entidades de la misma, le traspasarán a La Nación, con sujeción a la Sección 17 de esta Enmienda, en cantidades proporcionales a los niveles de titularidad accionaria de cada cual, acciones en cantidad tal a fin de que La Nación y sus entidades, conjuntamente, luego de dicho traspaso, sean titulares del 44% de la totalidad de las acciones emitidas por la Empresa del Proyecto a la Fecha Efectiva. Dicho traspaso se hará libre de gravámenes a la Nación y a los accionistas que lo efectúan, y traspasará, libre de cargas y gravámenes, todo derecho, título e intereses en las acciones propiedad de dichos Accionistas, salvo únicamente el derecho a recibir futuros dividendos o distribuciones hasta un monto equivalente al capital neto de trabajo (efectivo, más cuentas por cobrar menos cuentas por pagar) ya acumulados por la Empresa del Proyecto y reflejados en sus estados financieros a la Fecha Efectiva, derecho éste que será retenido por los Accionistas que están efectuando el traspaso."

16. Por este medio se enmienda el ANEXO B del Contrato, para incluir un nuevo ANEXO B-1, según el formato adjunto al presente documento.

17. La Empresa del Proyecto le notificará a la Nación, por escrito, tan pronto como haya podido concluir a satisfacción suya aquellos estudios y

arreglos financieros que sean necesarios para proceder con los Nuevos Puertos de Carga bajo los términos establecidos en esta Enmienda (la "Notificación de Financiamiento"). Esta Enmienda al Contrato quedará nula y sin efecto, y cualesquiera acciones tomadas a tenor del presente documento quedarán revocadas y el Contrato continuará vigente sin verse enmendado por este medio, en el caso de que:

A. la Empresa del Proyecto notifique a la Nación por escrito que no podrá, dentro de un tiempo razonable, dar la Notificación de Financiamiento, o

B. la Nación, no habiendo recibido la Notificación de Financiamiento dentro de los primeros seis meses siguientes a la Fecha Efectiva, opta por anular esta Enmienda.

18. Esta Enmienda se entenderá perfeccionada cuando sea promulgada la ley mediante la cual se aprueba su celebración.

EN FE DE LO CUAL, las partes han suscrito esta Enmienda por intermedio de sus dignatarios debidamente autorizados, en dos (2) copias originales del mismo tenor y efecto, una en idioma español y otra en inglés, en la fecha y el año arriba indicados. En caso de cualquier conflicto entre las versiones en español e inglés, la versión en español prevalecerá.

PETROTERMINAL DE PANAMA, S. A.

Por: _____

Nombre:

Título:

MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO

Por: _____

Nombre:

Título:

NORTHVILLE INDUSTRIES CORP.

Por: _____

Nombre:

Título:

REFRENDADO:

Contralor General de la República

ANEXO B-1

MARCO DE REFERENCIA DE LAS ESPECIFICACIONES PARA
LOS NUEVOS PUERTOS DE CARGA PROPUESTOS

1. GENERAL.

Las nuevas instalaciones portuarias consistirán de los siguientes elementos principales:

- 1.1 En la Costa del Atlántico un patio de almacenaje en Chiriquí Grande, o cerca de la costa conectado por caminos y por una calzada existente, a un muelle con capacidad para recibir y embarcar carga general, a granel y en contenedores.
- 1.2 Si los estudios de factibilidad y otros estudios resultan favorables; en la Costa del Pacífico, al sur de Puerto Armuelles, un patio de almacenaje, conectado por un viaducto a un muelle, con capacidad para recibir y embarcar carga general, a granel y en contenedores.

- 1.3 Un sistema de carreteras nacionales adecuadas para ser utilizadas por camiones y remolques, interconectarán las propuestas instalaciones portuarias del Atlántico y del Pacífico.
2. PUERTO DE CHIRIQUI GRANDE.
 - 2.1 Alcance de las Operaciones Portuarias:

El principal tráfico que manejará el puerto será la exportación de productos agrícolas y agroindustriales y la importación de agroquímicos y fertilizantes. Los contenedores refrigerados y otros tipos de contenedores serán transportados en remolques desde las áreas de producción, cerca de la Costa del Pacífico, a través de las carreteras existentes y mejoradas, hacia el patio de almacenaje, ubicado en Chiriquí Grande, en donde se almacenarán los contenedores en sus remolques. La energía eléctrica para la refrigeración de los contenedores durante el almacenamiento será suministrada por una planta eléctrica de diesel, ubicada en el patio de almacenaje. Para la carga de los barcos, se utilizarán mulas de patio, las cuales transportarán los contenedores hasta el muelle. La carga a granel o general que entre o salga, también pasará por el patio donde se podrán establecer cobertizos para su manejo o almacenamiento. Los métodos de carga y descarga de los barcos serán determinados por la naturaleza y volumen del tráfico.
 - 2.2 Instalaciones de Almacenaje en tierra y Criterio de diseño.

Las instalaciones de almacenaje estarán ubicadas en el área más cercana al muelle. Inicialmente, el área a desarrollarse tendrá una capacidad de almacenaje para 300 contenedores en sus remolques, con espacio adicional para contenedores vacíos y para servicios auxiliares, incluyendo la

generación de energía eléctrica y, de ser necesario, cobertizos para el almacenaje de carga general y a granel. También se suministrará iluminación para trabajos nocturnos en el patio de almacenaje y a lo largo de la calzada hasta el muelle.

El área del patio de almacenaje es una zona pantanosa, con bastante vegetación. La restauración empezará por la limpieza y drenaje del terreno, después de lo cual se utilizará arena y cascajo de áreas cercanas para rellenar y estabilizarla. La superficie acabada consistirá de una capa de piedra selecta. La construcción final tendrá la resistencia adecuada para un volumen de carga equivalente al de carreteras.

2.3 Muelle

2.3.1 General.

El muelle será del tipo de espigón, de 600 pies de largo por 80 pies de ancho. Se extenderá desde el muelle de carga existente en dirección este, en aguas con profundidades entre 26 y 46 pies.

Permitirá una sola posición de atraque (lado sur). Si las condiciones futuras del tráfico lo ameritan, se emprenderá el ensanche de 80 a 120 pies, para permitir dos operaciones de atraque simultáneas.

2.3.2 Barco de Diseño.

El muelle estará diseñado para barcos de 12,000 toneladas de peso muerto (DWT), de 500 pies de eslora y 72 pies de manga. El calado máximo podrá ser de 32 pies, requiriendo una profundidad mínima de 36 pies, lo que se logrará dragando el lado cercano a la orilla.

2.3.3 Resistencia del Muelle.

Las cargas del muelle incluirán todas las cargas muertas de la estructura.

Las cargas vivas verticales incluirán el peso del camión de remolque AASHTO HS20 mayor o una carga uniforme de 600 libras por pie cuadrado. La carga uniforme podrá reducirse a 480 libras por pie cuadrado para áreas de la losa que igualen o excedan una línea de pilotes en toda su longitud. En adición, se consideran las cargas localizadas de las grúas. Los esfuerzos resultantes podrán verse excedidos si se usara una grúa de contenedores. Será necesario, por lo tanto, una revisión del diseño una vez establecidos los parámetros para la grúa.

Las cargas horizontales incluirán:

1. Una fuerza de atraque de un barco, que se basará en el impacto a la estructura por el barco de diseño acercándose a una velocidad normal de 20cm/sec.
2. Una fuerza de tensión, calculada para vientos de 60mph. Con vientos de mayores velocidades los barcos deberán dejar el atracadero.
3. Una fuerza de temblor, basada en una aceleración de 0.25 g., atenuada por el coeficiente de respuesta apropiado.

2.3.4 Configuración del Muelle.

El muelle consistirá de una subestructura con líneas de pilotes que contengan cinco pilotes de acero de 42 pulgadas, hincados a una penetración específica en la capa de grava subyacente. El espaciado óptimo de las líneas de pilotes está entre 50 y 60 pies. Se está en espera de una determinación sobre el uso de una grúa de contenedores para la decisión final.

Vigas maestras de acero darán rigidez a las hileras de pilotes y recibirán vigas de acero longitudinales. La losa será de hormigón vaciado en sitio y adherido a las vigas de acero.

La absorción de la fuerza de los impactos del barco será recibida por defensas ubicadas en cada una de las vigas maestras de acero. Se requiere una capacidad de absorción de impacto de 200 kilolibras por pie.

La fuerza de amarre será recibida por bolardos con una capacidad nominal de 75 toneladas, espaciados a intervalos de 60 pies a lo largo del costado del muelle.

2.4 Códigos y Estándares.

El diseño estará basado en las especificaciones de The American Institute for Steel construction (Instituto Norteamericano para la Construcción de Acero), The American Welding Society (Sociedad Norteamericana de Soldadura) y The American Concrete Institution (Instituto Norteamericano de Concreto).

Los trabajos eléctricos se basarán en las normas y reglamentaciones del Código de Electricidad, el Código de Protección contra Incendios y de la Asociación de Ingenieros especializados en Corrosión (todos ellos de los Estados Unidos de América).

El acero será de calidad ASTM A36 o su equivalente. El concreto tendrá una resistencia de 4000 libras por pulgada cuadrada a los 28 días. Las superficies de acero serán pintadas.

2.5 Sistemas de luz y agua.

Los sistemas de luz y agua del muelle incluirán:

1. Un sistema de protección catódica del tipo de corriente impresa.
2. Un sistema de protección contra incendios conforme a los requerimientos de la NFPA.
3. Un sistema de agua potable.
4. Un sistema de iluminación del muelle.

5. Un cobertizo de 12,000 pies cuadrados del lado norte del muelle, con techo de metal sobre vigas y columnas, pero sin paredes.

3.0 PUERTO DE PUERTO ARMUELLES.

3.1 Alcance de las operaciones.

Inicialmente, la actividad principal proyectada para el muelle en Puerto Armuelles sería la exportación de banano destinado a mercados del Pacífico y la importación de bananos de áreas de producción del Pacífico para su transporte a Chiriquí Grande y con destino final a los mercados del Atlántico. Este tráfico utilizará contenedores que llegarían al puerto en remolques para entonces ser estacionados en el patio de almacenaje. Las mulas de patio transportarían los contenedores hasta el muelle a través de un viaducto. Allí la carga a los barcos se efectuaría principalmente mediante grúas de contenedores. El mismo procedimiento, en reversa, se utilizaría para la descarga de los barcos. La presencia de una grúa de contenedor en el muelle no interferiría de manera significativa con otros métodos de carga o descarga que sean necesarios bajo condiciones especiales o para otros productos.

3.2 Principales elementos del Puerto.

El muelle estará situado en el área de Charco Azul, aproximadamente a 2,000 pies al norte del Muelle de petróleo No. 1 existente. Queda aproximadamente a 5 kilómetros al sur de Puerto Armuelles, dentro de los linderos del área de concesión de la Empresa del Proyecto.

La topografía consiste en un tramo estrecho de playa detrás del cual se encuentran colinas escarpadas. Hay una parte de la playa con leve inclinación entre los límites de la pleamar y la bajamar extendiéndose un poco más allá. Esto

impondría la ubicación de la ribera de la playa en y más allá de la zona litoral. Del borde, mar adentro de este patio un viaducto de acero de aproximadamente 250 pies de largo llevaría al muelle, que estaría orientado paralelo a la costa en una profundidad de agua de 40 pies en la cara exterior de operaciones.

3.3 Criterio de diseño e Instalaciones de la ribera de la playa.

Paralelo a la playa el patio sería de aproximadamente 700 pies de ancho; su lado mar adentro estaría a una elevación promedio del fondo del mar de 5 pies por debajo de la marea baja. La parte sobre la costa sería de aproximadamente 50 pies por encima de la marca de la marea alta. Esta configuración suministraría un área de aproximadamente 3 hectáreas disponibles para el almacenaje de contenedores. El perímetro del patio estaría formado por tablescado enterrado en el lecho del mar. Se efectuaría una comparación de posibles diseños para determinar la mejor solución. La opción de tablescado sencillo, pilotes maestros o hileras de pilotes dependería en gran medida de un análisis sísmico.

El área interna del tablescado sería rellena con material sin cohesión, compactado para soportar el volumen de carga equivalente al de carreteras, y se traería a una elevación de 5 pies por encima de la línea de marea alta. Las 3 hectáreas así creadas acomodarían aproximadamente 200 contenedores en sus remolques. La superficie total consistirá de una capa de piedra selecta compactada. La energía eléctrica para la refrigeración de los contenedores sería suministrada por la planta generadora de la Empresa del Proyecto.

3.4 Muelle y Viaducto de acceso.

3.4.1 General.

El atracadero será un muelle lateral de 600 pies de largo por 80 pies de ancho en alineamiento norte-sur casi paralelo al contorno -40 del lecho del mar.

El muelle brindará una posición de atraque. Si las condiciones futuras de tráfico lo ameritan, se construirá un segundo muelle, ubicado al sur del primero. El segundo muelle será similar al primero, pero el tamaño del segundo patio de la costa podrá variar.

Con una posible extensión planificada hacia el sur, el viaducto sería colocado al final del lado norte del mismo. Sería de aproximadamente 250 pies de largo y 40 pies de ancho y uniría el atracadero con la ribera de la playa.

3.4.2 Barco de Diseño.

El muelle estará diseñado para barcos de 20,000 toneladas de peso muerto (DWT), de 580 pies de eslora, 75 pies de manga y 32 pies de calado. No obstante, la profundidad de 40 pies haría posible acomodar en el futuro barcos de mayor calado, hasta de 39 pies. Se podrían atracar tales naves de mayor calado luego de haberse efectuado las mejoras al sistema de defensas y de la instalación de boyas para amarres de proa y popa.

3.4.3 Resistencia del Muelle.

Para el Puerto de Puerto Armuelles también serían aplicables las cargas mencionadas en el párrafo 2.3 respecto al muelle de Chiriquí Grande, con tres diferencias significativas:

1. La fuerza de impacto del atraque que debe resistir el muelle sería aumentada aproximadamente a 350 kilolibras por pie.
2. La fuerza de un temblor se basaría en la de un área de riesgo sísmico de Zona 4.
3. El muelle estaría diseñado para una grúa de contenedores

de tipo y capacidad aún no determinados.

El viaducto de acceso al atracadero sería diseñado para cargas vivas verticales correspondientes al peso/carga del camión de remolque AASHTO HS20.

3.4.4 Configuración del Muelle y Viaducto.

La configuración del atracadero sería la misma descrita en el párrafo 2.3.4 para el atracadero de Chiriquí Grande. Se necesitarán ajustes para acomodar la grúa de contenedores con líneas de pilotes a menor distancia y para soportar los cambios en resistencia lateral de la subestructura como resultado de diferentes condiciones del subsuelo, además de mayores operaciones de atraque, así como cargas sísmicas. El viaducto de acceso seguiría el esquema estructural del muelle, modificado por su menor anchura.

3.5 Códigos y Estándares.

Se aplicarían los códigos y estándares estipulados en el párrafo 2.4 anterior.

3.6 Sistemas de luz y agua.

Con excepción del cobertizo en el muelle, se suministrarán todos los servicios indicados en el párrafo 2.5 anterior.

Artículo 2. El artículo 13 de la Ley 14 de 1981 queda así:

Artículo 13: Se declaran inadjudicables las tierras nacionales del distrito de Chiriquí Grande, ubicadas a diez (10) kilómetros de ancho de cada lado de la línea central de la carretera Chiriquí-Chiriquí Grande, en el tramo comprendido entre la Cordillera Central y el centro del puente sobre el río Guabo, situado en la comunidad de Mali sobre la carretera que corre desde la Vía interamericana a Chiriquí Grande.

Se autoriza al Ministerio de Hacienda y Tesoro, a través de la Dirección de Catastro para que, dentro de los noventa

(90) días siguientes a la expedición de la presente Ley, defina, a través de los medios técnicos pertinentes, el área que será objeto de desafectación.

El estado garantizará a las comunidades indígenas, las reservas necesarias y la propiedad colectiva de éstas, para el logro de su bienestar económico y social dentro del área adyacente al Proyecto.

El Organismo Ejecutivo desarrollará proyectos agropecuarios e industriales de la región que se declara inadjudicable, con la participación de los pequeños y medianos agricultores del área y de las colectividades indígenas.

Este artículo se declara de utilidad pública e interés social, por lo que tendrá efectos a partir del 26 de junio de 1979.

Artículo 3. Esta Ley comenzará a regir a partir de su promulgación.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en la ciudad de Panamá, a los 18 días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cinco.

La Presidenta,
BALBINA HERRERA ARAUZ

El Secretario General,
ERASMO PINILLA

ORGANO EJECUTIVO NACIONAL - PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. - PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA,
14 DE JUNIO DE 1995.

ERNESTO PEREZ BALLADARES
Presidente de la República

OLMEDO DAVID MIRANDA Jr.
Ministro de Hacienda y Tesoro

AVISOS Y EDICTOS

AVISOS COMERCIALES

AVISO DE DISOLUCION
De conformidad con la ley, se avisa al público que según consta en la Escri-

tura Pública Nº 2.563 del 8 de mayo de 1995, otorgada ante el Notario Público Segundo del Circuito de

Panamá, inscrita en la sección de Micropelícula (Mercantil) del Registro Público a Ficha 064162,

Pollo 46203, Imagen 0075 ha sido disuelta la sociedad denominada DIARAS INTERNATIONAL S. A., el 5

de junio de 1995.
Panamá, 13 de junio de 1995.
L-022.010.50
Única publicación

EDICTOS AGRARIOS

MINISTERIO DE
DESARROLLO
AGROPECUARIO
DIRECCION NACIONAL
DE REFORMA AGRARIA

REGION Nº 5,
PANAMA OESTE
EDICTO Nº 079-DRA-95
El suscrito funcionario
Substanciador de la Direc-

ción Nacional de Reforma Agraria, en la Provincia de Panamá al público.

HACE SABER:

Que la señora GLORIA ESTHER MENCHACA DE MARIN, vecino(a) de CHI-CA, corregimiento de CHI-CA, Distrito de CHAVE,

portador de la cédula de identidad personal Nº 8-201-949, ha solicitado a la Dirección Nacional de Reforma Agraria, mediante