

17 de diciembre de 2002

**Proceso Contencioso
Administrativo de
Nulidad.**

Concepto.

Interpuesta por el Licdo. Raúl Ossa, en representación de **Teresita Y. de Arias, Aníbal Culiolis, Pedro González, Miguel Bush, y Eric López**, para que se declare nula, por ilegal, la Resolución N°14 de 13 de mayo de 2002, dictada por el **Ministro de Comercio e Industrias**.

Señor Magistrado Presidente de la Sala Tercera, de lo Contencioso Administrativo, de la Corte Suprema de Justicia.

Con nuestro habitual respeto concurrimos ante ese Honorable Tribunal, a fin de emitir concepto sobre la Demanda Contencioso Administrativa de Nulidad que se enuncia en el margen superior del presente escrito.

En estos procesos actuamos en interés de la Ley, en virtud de lo dispuesto en el numeral 3, del artículo 5 del Libro I de la Ley N°38 de 31 de julio de 2000, por la cual se aprueba el Estatuto Orgánico de la Procuraduría de la Administración.

I. La pretensión de la parte actora.

La parte demandante, en ejercicio de la acción popular, pide a su Digno Tribunal que se declare nula, por ilegal, la Resolución N°14 de 13 de mayo de 2002, dictada por el Ministro de Comercio e Industria, por medio de la cual se reconocen a PANAMA PORTS COMPANY, S.A., los mismos beneficios, incentivos, derechos, exoneraciones, créditos fiscales, créditos por obras realizadas, tarifas impositivas especiales, privilegios, términos de duración de contratos, plazos, parámetros, condiciones de pago de arrendamiento de las áreas dadas en concesión y demás condiciones otorgadas por el Estado a COLON CONTAINER TERMINAL, S.A., por contrato

de 12 de diciembre de 1996, aprobado por Ley N°5 de 16 de enero de 1997.

II. Las normas que se aducen como infringidas y los conceptos de infracción a las mismas, son los que a seguidas se copian:

a. El artículo 2 de la Ley N°12 de 3 de enero de 1996, que aprueba el Contrato celebrado entre el Estado y COLÓN CONTAINER Terminal, S.A., que es del siguiente tenor literal:

"Artículo 2: A partir de la promulgación de la presente Ley, todas aquellas empresas en condiciones similares a la presente contratación, que de antes de la vigencia de la misma se hayan dedicado, o las que se dediquen en el futuro a la construcción, al desarrollo y a la administración de terminales de contenedores, tendrán derecho a acogerse a los mismos términos y condiciones no menos favorables, a los mismos beneficios, incentivos, derechos, exoneraciones, créditos fiscales, créditos por obras realizadas, tarifas impositivas especiales, privilegios, términos de duración de contratos, plazos, parámetros, condiciones de pago de arrendamiento de las áreas dadas en concesión y demás condiciones otorgadas por el Contrato que se aprueba mediante la presente Ley, a efectos de que tales empresas cuenten con un régimen legal de derechos, beneficios y exoneraciones igual al Contrato antes mencionado, en aras de mantener igualdad de condiciones en cuanto a la competitividad de todas estas empresas."

Los demandantes alegan como concepto de la infracción lo siguiente:

"El artículo 2 de la Ley 12 de 1996 fue INDEBIDAMENTE APLICADO en este caso, ya que se aplica esa norma a un supuesto de hecho que no coincide con la hipótesis prevista en la misma. La Resolución impugnada incurre en dicha violación por dos razones, a saber:

1. Porque la Resolución parte de la errónea premisa de que COLON CONTAINER TERMINAL, S.A., Y PANAMA PORTS COMPANY, S.A., contrataron con

el Estado y han venido operando en condiciones similares, cuando tal similitud no se da. Es claro que no se trata de empresas en condiciones similares, puesto que, como queda dicho, mientras que ésta última recibe toda una infraestructura que, a la sazón, le generaba cuantiosas rentas al Estado, la otra (COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A.) recibió en arrendamiento tierras para que, por su cuenta y riesgo, construyese, desde la nada, las instalaciones portuarias necesarias para su operación. Mientras que PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., recibió activos que le permitían operar al día siguiente en que recibió la concesión, COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., tuvo que invertir cuantiosas sumas de dinero antes de poder iniciar operaciones. Entonces, por tratarse de empresas que no son similares, el citado artículo 2 no le era aplicable al caso de PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., por lo que ésta no tiene derecho a la equiparación automática de que trata este artículo.

2. Porque, en todo caso, la Resolución ignora el hecho de que PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., al participar en la licitación en que la que se le adjudica la concesión portuaria que actualmente opera renunció de manera tácita, a los beneficios de que trata el artículo 2." (Cf. f. 485 -486)

b. El artículo 1 de la Ley N°5 de 16 de enero de 1997, que aprueba el Contrato celebrado entre el Estado y la Panamá Ports Company S.A., específicamente la Cláusula 3.6 de dicho Contrato Ley:

"3.6. Modificación. Queda entendido que durante la vigencia de este contrato y su prórroga, pero no antes de transcurridos tres (3) años contados a partir de la fecha efectiva de este contrato, LA EMPRESA Y EL ESTADO podrán iniciar renegociaciones de los términos de este contrato a fin de garantizar la operación efectiva de Los Puertos.

Este contrato podrá ser modificado por mutuo acuerdo entre las partes, sujeto al cumplimiento de los requisitos legales."

Al explicarse el concepto de infracción se expresó:

"El Ministro de Comercio e Industrias, al suscribir la Resolución demandada, incurre en la violación directa por omisión del Artículo 1 de la Ley N°5 de 16 de enero de 1997, por cuanto que ignoró el procedimiento de modificación del contrato claramente establecido en la subcláusula 3.6. del mencionado contrato ley. Ello es así pues la modificación a los términos del contrato celebrado entre PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., y el Estado sólo puede darse, previa negociación, acuerdo y consentimiento de las partes contratantes, con el fin único de garantizar la operación efectiva de los puertos. Así, atendiendo el sentido literal de esta clara disposición del contrato ley, PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., debe primero demostrar de manera fehaciente y, no mediante una simple solicitud de equiparación, que la modificación del contrato se hace necesaria para garantizar la operación efectiva de los puertos. Esto es que, antes de poder entablar una renegociación de los términos del contrato, debe PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., demostrar al Estado, mediante la presentación de estados financieros y otras pruebas conducentes que la renegociación es precisamente necesaria para asegurar la debida operación de los puertos. En adición, una vez que se dé esta renegociación, con los presupuestos de hecho que ella conlleva, entonces, pueden las partes reformar el contrato, previo cumplimiento de los requisitos legales, requisitos éstos que también obvió el señor Ministro al dictar la resolución atacada.

Por tanto, la Resolución atacada, viola de forma directa por omisión, el artículo 1° de la Ley 5 de 1997, por la cual se aprueba el Contrato celebrado entre el Estado y PANAMÁ PORTS, S.A., y, en particular la subcláusula 3.6 del contrato, al obviar los trámites a seguir para la modificación del contrato, las cuales son: (a) la demostración de que la renegociación es necesaria 'a fin de garantizar la operación efectiva de los puertos'; (b) el proceso de renegociación en sí y (c) el cumplimiento de los demás requisitos legales." (Cf. f. 486 - 487)

III. Opinión de la Procuraduría de la Administración.

Constituye el acto impugnado la Resolución N°14 de 13 de mayo de 2002, dictada por el Ministro de Comercio e

Industrias, por medio de la cual se reconocen a PANAMA PORTS COMPANY, S.A., los mismos beneficios, incentivos, derechos, exoneraciones, créditos fiscales, créditos por obras realizadas, tarifas impositivas especiales, privilegios, términos de duración de contratos, plazos, parámetros, condiciones de pago de arrendamiento de las áreas dadas en concesión y demás condiciones otorgadas por el Estado a COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., por contrato de 12 de diciembre de 1996, aprobado por Ley N°5 de 16 de enero de 1997.

La mencionada equiparación se hace con fundamento en el artículo 2 de la Ley N°5 de 16 de enero de 1997, que señala a partir de la promulgación de ella, todas aquellas empresas en condiciones similares a la presente contratación, que de antes de la vigencia de la misma se hayan dedicado, o las que se dediquen en el futuro a la construcción, al desarrollo y a la administración de terminales de contenedores, tendrán derecho a acogerse a los mismos términos y condiciones no menos favorables, a los mismos beneficios, incentivos, derechos, exoneraciones, créditos fiscales, créditos por obras realizadas, tarifas impositivas especiales, privilegios, términos de duración de contratos, plazos, parámetros, condiciones de pago de arrendamiento de las áreas dadas en concesión y demás condiciones otorgadas por el Contrato que se aprueba mediante la presente Ley, a efectos de que tales empresas cuenten con un régimen legal de derechos, beneficios y exoneraciones igual al Contrato antes mencionado, en aras de mantener igualdad de condiciones en cuanto a la competitividad de todas estas empresas.

Como primer reparo a la legalidad del acto acusado los demandantes señalan se aplicó indebidamente el artículo 2 de la Ley N°12 de 3 de enero de 1996, toda vez que, a su juicio, PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., no tenía derecho a que se le

equiparara en los mismos derechos, beneficios y exoneraciones de la contratación de COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., al no encontrarse en condiciones similares a la contratación de esta última compañía, como lo exige la norma.

Este Despacho debe disentir de la posición planteada por los demandantes, pues considera sí existía similitud en las condiciones generales de contratación de COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., y PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., y que, por tanto era procedente la equiparación otorgada a ésta última empresa.

Al momento de la expedición de la Resolución impugnada el Estado panameño había celebrado tres contratos aprobados por ley cuyo objeto fundamental era la concesión para el desarrollo, operación y administración de puertos de contenedores, a saber:

1. El Contrato con MOTORES INTERNACIONALES, S.A., (posteriormente cedido a MANZANILLO INTERNACIONAL TERMINAL, S.A.), para la operación, desarrollo y administración de una terminal de contenedores en el puerto de Manzanillo, Coco Solo Sur, provincia de Colón, aprobado mediante Ley N°31 de 21 de diciembre de 1993 y publicado en la Gaceta Oficial N°22,437 de 22 de diciembre de 1993.
2. El Contrato con COLON CONTAINER TERMINAL, S.A., (ahora EVERGREEN), para el desarrollo, construcción, operación, administración y dirección de una terminal de contenedores en el puerto de Coco Solo Norte, provincia de Colón, aprobado mediante Ley N°12 de 3 de enero de 1996 y publicado en la Gaceta Oficial N°22,945 de 5 de enero de 1996.
3. El Contrato con PANAMA PORTS COMPANY, S.A., para el desarrollo, construcción, operación, administración y

dirección de las terminales portuarias de contenedores, ro-ro, de pasajeros, carga a granel y carga general en los puertos de Balboa y Cristóbal, aprobado mediante Ley N°5 de 16 de enero de 1997, publicado en Gaceta Oficial N°23,208 de 21 de enero de 1997.

Una revisión del clausulado de estos convenios revela que tanto el contrato de MOTORES INTERNACIONALES, S.A., como el de PANAMA PORTS COMPANY, S.A., efectivamente tenían condiciones de contratación similares a las de COLON CONTAINER TERMINAL, S.A. Una comparación de los elementos comunes de todos los contratos, puede observarse en el siguiente cuadro:

PANAMA PORTS COMPANY, S.A.	MANZANILLO INTERNATIONAL TERMINAL PANAMA, S.A.	COLON CONTAINER TERMINAL, S.A.
ACTIVIDADES		
Desarrollar, construir, operar, administrar y dirigir las terminales portuarias de contenedores, ro-ro, de pasajeros, carga a granel y carga general en los puertos de Balboa y Cristóbal.	Desarrollo, construcción, operación y administración de una terminal de contenedores.	Operación, desarrollo y administración de una terminal de contenedores.
MONTO DE LA INVERSIÓN		
Durante los primeros cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de este contrato, una suma total no menor a cincuenta millones de Balboas (B/.50,000,000.00).	Cincuenta y un millones de dólares (US\$51,000,000.00), directa o indirectamente a través de compañías subsidiarias o afiliadas, en los primeros cinco (5) años.	Durante los primeros cinco años, contados a partir de la entrada en vigencia del contrato, una suma no menor de setenta millones de dólares de los Estados Unidos (US\$ 70,000,000.00) directa o indirectamente a través de compañías subsidiarias o afiliadas o con cualquier otro inversionista.
EXONERACIONES		
Exoneración de todo impuesto, contribución, tasa, derecho de importación, incluyendo pero no limitado a: maquinarias, materiales, materias primas, combustibles y lubricantes, grúas, vehículos, artefactos, suministros, repuesto, botes y contenedores, destinados al desarrollo, construcción, operación, manejo y mantenimiento	Exoneración de todo impuesto, contribución, tasa o derecho de importación sobre los equipos maquinarias, materiales, materias primas, grúas, vehículos, artefactos, cargas y contenedores, destinados para la construcción, operación, manejo y mantenimiento de La Terminal.	Exoneración de todo impuesto, contribución, tasa o derecho de importación sobre todos los equipos, incluyendo pero no limitado a maquinarias, materiales, materias primas, combustibles y lubricantes, grúas, vehículos, artefactos, suministros, repuestos, botes y contenedores, destinados al desarrollo, construcción,

de Los Puertos.		operación, manejo y mantenimiento del Proyecto.
Exoneración del impuesto sobre la renta a las utilidades que obtenga la empresa, sus subsidiarias, afiliadas y cesionarias perciban por todas las actividades que realicen, tales como almacenaje y manejo, de carga suelta resultante del transbordo o tránsito internacional de tales cargas y contenedores, así como por las actividades industriales y de manufactura que se establezcan en el área del proyecto con el propósito de exportar sus productos.	Exoneración del impuesto sobre la renta respecto a las utilidades que obtenga la empresa por razón de las actividades de almacenaje, manejo y reparación de contenedores, manejo de carga suelta resultante del transbordo o tránsito internacional de tales cargas y contenedores, así como por las actividades industriales y de manufactura que se establezcan en el área del proyecto con el propósito de exportar sus productos.	Exoneración del impuesto sobre la renta sobre los ingresos que la empresa perciba por las actividades que realice, tales como almacenaje, manejo, y reparación de contenedores, manejo de carga suelta resultante del transbordo o tránsito internacional de tales cargas y contenedores, así como por las actividades industriales y de manufactura que se establezcan en el área del Proyecto, con el propósito de exportar sus productos.
Exoneración del impuesto de inmueble.	Exoneración del impuesto de inmueble.	Exoneración del impuesto de inmueble.
Exoneración del impuesto sobre licencia comercial o industrial.	Exoneración del impuesto de Licencia Comercial o Industrial.	Exoneración del impuesto sobre Licencia Comercial o Industrial.
Exoneración de todo impuesto de dividendos provenientes de las actividades contempladas en el contrato.		Exoneración de todo impuesto de dividendos provenientes de las actividades que realiza la empresa.
Exoneración, dentro de Los Puertos, del pago de la tarifa para contenedores, estiba, desestiba, manejo, manipulación y estadía.	Exoneración, dentro del área del Proyecto, del pago de la tarifa para contenedores, de muellaje, estiba, desestiba, manejo, manipulación y estadía.	Exoneración dentro del área del Proyecto, del pago de la tarifa para contenedores, estiba, desestiba, manejo, manipulación y estadía.
Exoneración de todo impuesto, tasa, derecho, gravamen, retención u otros cargos de similar naturaleza a las personas o entidades extranjeras que concedan financiamiento para el desarrollo, administración y construcción de Los Puertos, el suministro e instalación de equipos, el arrendamiento financiero de equipo necesario para el desarrollo de las actividades de Los Puertos, respecto de intereses, comisiones, regalías y otros cargos financieros que deba pagar LA EMPRESA, sus subsidiarias, afiliadas, cesionarias y subcontratistas. Tales financiamientos no estarán sujetos a lo que dispone el artículo 2 de la Ley N°4 de 1935.		Exoneración de todo impuesto, tasa, derechos, gravamen, retención u otros cargos de similar naturaleza a las personas o entidades extranjeras que concedan financiamiento para el desarrollo y construcción de El Proyecto, el arrendamiento financiero de equipo necesario para el desarrollo de las actividades de El Proyecto, respecto de intereses, comisiones, regalías y otros cargos financieros que deba pagar LA EMPRESA.
	OTROS DERECHOS Y OBLIGACIONES	
Tarifa de Movimiento:	Tarifa de Movimiento:	Tarifa de Movimiento:

Seis (6) dólares por contenedor.	Seis (6) dólares por contenedor.	Seis (6) dólares por contenedor.
Muellaje: Seis (6) dólares por cada vehículo desembarcado	Muellaje: Seis (6) dólares por cada vehículo desembarcado.	Muellaje: Seis (6) dólares por cada vehículo desembarcado.
Fondeo: Un (1) centavo por tonelada de registro bruto.	Fondeo: Un (1) centavo por tonelada de registro bruto.	Fondeo: Un (1) centavo por tonelada de registro bruto.
Faros y Boyas: Tres (3) centavos por tonelada de registro bruto.	Faros y Boyas: Tres (3) centavos por tonelada de registro bruto.	Faros y Boyas: Tres (3) centavos por tonelada de registro bruto.
Duración: 25 años	Duración: 20 años	Duración: 20 años
A la terminación del contrato todas las Instalaciones Civiles pasan a ser propiedad del Estado.	A la terminación del contrato los muelles, dársenas y demás instalaciones pasan a ser propiedad del Estado.	A la terminación del contrato los muelles, dársenas y demás instalaciones pasan a ser propiedad del Estado.
Resolución de conflictos: Cámara de Comercio Internacional.	Resolución de conflictos: Cámara de Comercio Internacional.	Resolución de conflictos: Cámara de Comercio Internacional.

La palabra **similar** es definida por el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua como: "Que tiene semejanza o analogía con una cosa" y sobre símil dice: "semejante o parecido a otro".

Como señala el señor Ministro en su Informe de Conducta, la norma que se dice indebidamente aplicada habla de **condiciones similares y no de identidad en los términos de las contrataciones.**

El argumento de los demandantes sobre el hecho de que PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., recibió instalaciones que COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., no obtuvo en su concesión, debe aclararse, pues del texto del contrato de COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., se desprende claramente que esta compañía sí recibió algún tipo de estructura portuaria básica al momento concretarse la contratación, aunque no de la magnitud y extensión de los puertos de Balboa y Cristóbal. El artículo 1 de la Ley N°12 de 3 de enero de 1996, por la cual se aprueba el Contrato de PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., y el numeral 6 de la Cláusula Primera de dicho contrato, indican:

Artículo 1: Apruébese en todas sus partes el contrato de desarrollo,

construcción, operación, administración y dirección de una terminal de contenedores **en el Puerto de Coco Solo Norte, provincia de Colón**, entre EL ESTADO Y COLÓN CONTAINER TERMINAL, S. A."

"CLAUSULA PRIMERA...

Fase I:

En la Fase I, LA EMPRESA invertirá en EL PROYECTO durante los primeros cinco (5) años, contados a partir de la entrada vigencia del presente Contrato, una suma no menor de setenta millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$70,000,000.00), o su equivalente en balboas, directa o indirectamente a través de compañías subsidiarias o afiliadas, o con cualquier otro inversionista o inversionistas.

En esta Fase, LA EMPRESA llevará a cabo y realizará las siguientes actividades:

...

6. Otras construcciones, incluyendo Trabajos de diseño, servicios públicos, cerca y **la demolición del muelle No.2**, a un costo aproximado de dos millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$2,000,000.00) o su equivalente en balboas." (Resalta la Procuraduría).

Confirmando lo anterior, el señor Ministro de Comercio e Industria indica en su Informe de Conducta:

"En el año de 1993, el puerto de Coco Solo Sur (MANZANILLO) contaba con muelles y edificaciones. Prueba de ello es que había hospedado una base naval norteamericana que contaba con infraestructura. Para el momento en que se hizo entrega de los bienes y activos, al concesionario del Puerto de Manzanillo, operaba un puerto del tipo *roll on- roll of (ro-ro)* que facilitaba la distribución de automóviles marca LADA, para toda Latinoamérica.

En el año de 1996, el Puerto de Coco Solo Norte (EVERGREEN), por su parte, contaba con dos muelles a su haber donde se atendían naves mayores y que fueron utilizados, en su momento, por la Empresa Naviera Sea Land".
(Destacado nuestro) (Cf. f. 613)

Ahora bien, no obstante, ambas concesionarias recibieron alguna infraestructura portuaria al inicio de sus contratos, los términos de los convenios celebrados establecían claramente que COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., tenía que hacer una inversión inicial mayor que la exigida PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A.

Las situaciones esbozadas refuerzan nuestro parecer, pues a pesar de que las contrataciones de COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A., y PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., no eran idénticas, sí existían los suficientes elementos comunes en ambos contratos que permitían considerar qué convenio celebrado por PANAMA PORTS COMPANY, S.A., tenía condiciones similares al de COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A.

Por otro lado, los recurrentes plantean que al participar en la licitación en la que se le adjudica la concesión portuaria de Balboa y Cristóbal, PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., renunció de manera tácita a los beneficios de que trata el artículo 2 Ley N°5 de 16 de enero de 1997.

Al respecto, la Procuraduría debe disentir nuevamente de la posición de los demandantes.

La renuncia es la declaración unilateral de voluntad, por virtud de la cual el titular de un derecho o titularidad jurídica se desprende de ellos, provocando su extinción u otro destino de acuerdo a la ley.

La renuncia tácita implica una declaración tácita de voluntad, esto es un hecho positivo o negativo cuyos signos no están destinados por su índole a manifestar dejación o desprendimiento, pero con los cuales resulta incompatible una voluntad distinta de la renuncia misma.

El hecho de que PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., haya participado y ganado la licitación internacional de los puertos de Balboa y Cristóbal, y que consecuentemente haya

celebrado contrato con el Estado en ese sentido, en nuestra opinión no puede interpretarse como **una manifestación inequívoca de desprendimiento o renuncia** del derecho que el artículo 2 Ley N°5 de 1997, otorga a los concesionarios portuarios.

Por otra parte, en ninguna de las cláusulas del contrato de PANAMA PORTS COMPANY, S.A., se señala que dicha empresa renunciaba al derecho que le otorgaba el artículo 2 tantas veces mencionado; así como tampoco existía al tiempo de la concesión, norma legal alguna que expresamente excluyera del beneficio previsto en la Ley N°5 de 1997, a PANAMA PORTS COMPANY, S.A., o a la empresa que resultara ganadora en la licitación internacional de los puertos de Balboa y Cristóbal.

En cuanto a la supuesta violación del artículo 1° de la Ley 5 de 1997, en particular la subcláusula 3.6 del contrato, al obviarse los trámites a seguir para la modificación del contrato, las cuales son: (a) la demostración de que la renegociación es necesaria 'a fin de garantizar la operación efectiva de los puertos'; (b) el proceso de renegociación en sí y (c) el cumplimiento de los demás requisitos legales, la Procuraduría de la Administración expresa lo siguiente:

Como meridianamente se señala en el acto tachado de ilegal, es con fundamento en el artículo 2 de la Ley N°12 de 3 de enero de 1996, que el Ministro de Comercio e Industrias, previamente autorizado por el Órgano Ejecutivo, reconoce a PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., los mismos derechos, beneficios y exoneraciones que los de COLÓN CONTAINER TERMINAL, S.A.

Es un principio general de derecho que toda modificación a un contrato debe ser el producto de un concurso de voluntades entre las partes que lo celebraron; en el caso de los contratos aprobados por Ley, dado que la voluntad del

Estado se manifiesta de forma compuesta (Ejecutivo y Legislativo), en toda modificación o addenda a dichos contratos deben participar los mismos órganos que concurrieron en la celebración del convenio principal, requiriéndose por tanto la aprobación de la Asamblea Legislativa por Ley, a fin de que las modificaciones o addendas a los mismos puedan tener validez y sean eficaces.

No obstante, el acto tachado de ilegal no es una addenda al contrato aprobado por ley de PANAMA PORTS COMPANY, S.A., pues las modificaciones al mismo no son el producto de un consenso entre las partes contratantes, sino el reconocimiento de un derecho otorgado por la propia Ley ante el cumplimiento de un determinado supuesto jurídico.

Dicho de otra manera, ha sido en virtud de una ley, no de un acuerdo entre las partes, que se ha modificado el contenido del contrato celebrado entre el Estado y PANAMÁ PORTS COMPANY, S.A., y, en consecuencia, no puede afirmarse que tal alteración de los derechos y obligaciones originalmente pactados tenía que seguir el procedimiento establecido para las addendas por mutuo acuerdo.

En la situación descrita, está claro que corresponde al Órgano Ejecutivo, como responsable constitucional de la administración pública y de cumplir y hacer cumplir las leyes, verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma a fin de que los beneficiarios de ella puedan válidamente exigir y gozar de los derechos, aún más cuando el artículo 2 de la Ley N°12 de 1996, no señaló ningún procedimiento especial al respecto. Por último, la suscrita desea resaltar ha interpuesto ante el Pleno de la Honorable Corte Suprema Demanda de Inconstitucionalidad en contra del tantas veces mencionado artículo 2 de la Ley N°12 de 3 de enero de 1996, por considerar el mismo es violatorio

a los artículos 2, 153, numeral 15, y 157, numeral 1, de la Constitución Política.

Por las anteriores consideraciones, recomendamos respetuosamente a los Honorables Magistrados que componen la Sala Tercera, de lo Contencioso Administrativo, declaren NO ES ILEGAL la Resolución la Resolución N°14 de 13 de mayo de 2002, dictada por el Ministro de Comercio e Industrias.

Del Honorable Magistrado Presidente,

**Licda. Alma Montenegro de Fletcher
Procuradora de la Administración**

AMdeF/17/mcs

Licdo. Víctor L. Benavides P.
Secretario General

MATERIA

CONCESIÓN
PUERTOS
BALBOA Y CRISTÓBAL
EQUIPARACIÓN
ADDENDAS