



**REPÚBLICA DE PANAMÁ
ÓRGANO JUDICIAL**

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA – SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

Panamá, treinta y uno (31) de marzo de dos mil veintiuno (2021).

VISTOS:

La Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, conoce de la solicitud de Indemnización por Reparación Directa, interpuesta por el licenciado **BALBINO RIVAS** en representación de **MAURA GÓNDOLA DÍAZ, ELDRICK JOSIMAR DE LA ESPADA SILVERA, KEVING YHAMALL DE LA ESPADA SILVERA Y JESUES AMET DE LA ESPADA CARRILLO**, para que se condene al Estado panameño, por conducto de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), al pago de cinco millones de balboas (B/5,000,000.00), en concepto de daños y perjuicios causados, como consecuencia de la muerte de **OSVALDO DE LA ESPADA GÓNDOLA**, por el mal funcionamiento de los servicios públicos.

I. PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Los actores a través de su apoderado judicial, han manifestado en su libelo, haber sufrido daños y perjuicios materiales y morales sufridos a consecuencia del "Homicidio Culposo", de quien en vida se llamó **OSVALDO DE LA ESPADA**

C38

GÓNDOLA, los que a su criterio, se darían como resultado de la mala prestación del servicio público adscrito a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

La pretensión contenida en la Demanda, consiste en que la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia se pronuncie sobre lo siguiente:

“... ”

1. Que el Estado Panameño, por conducto de la **AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ**, es responsable directo por el Daño Material y Moral causado a **MAURA GÓNDOLA DÍAZ (Madre del difunto)**, **JESUES AMET DE LA ESPADA CARRILLO (Hijo del difunto con discapacidad permanente)**, **ELDRICK JOSIMAR DE LA ESPADA SILVERA (Hijo del difunto)** y **KEVING YHAMALL DE LA ESPADA SILVERA (Hijo del difunto)**, todos de generales descritas arriba, como consecuencia del 'Homicidio Culposo', de quien en vida se llamó **OSVALDO DE LA ESPADA GONDOLA (Q.E.P.D.)**, tras un siniestro específicamente en Las Esclusas de Agua Clara, provincia de Colón, el pasado 16 de noviembre de 2017, debido al mal funcionamiento del Servicio Público adscrito a esa institución; y,

2. Que como consecuencia de lo anterior, se ordene al Estado Panameño pagarle a **MAURA GÓNDOLA DÍAZ (Madre del difunto)**, **JESUES AMET DE LA ESPADA CARRILLO (Hijo del difunto con discapacidad permanente)**, **ELDRICK JOSIMAR DE LA ESPADA SILVERA (Hijo del difunto)** y **KEVING YHAMALL DE LA ESPADA SILVERA (Hijo del difunto)**, la suma de **CINCO MILLONES DE DÓLARES (US\$ 5,000.000.00)**, en concepto de resarcimiento (Cfr. foja 3-4 del expediente judicial).

II. HECHOS EN QUE SE SUSTENTA LA DEMANDA.

Los accionantes fundamentan su solicitud, entre otras cosas, en los siguientes

hechos:

“1- El 16 de noviembre de 2017, **OSVALDO DE LA ESPADA GÓNDOLA (Q.E.P.D.)**, quien en vida portó la cédula de I.P. No. 3-82-46, laboraba a bordo del Remolcador '**Cerro Azul**', en la instalaciones de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), específicamente en Las Esclusas de Agua Clara, provincia de Colón.

2- El día en cuestión siendo aproximadamente las 21:20 horas, ocurrió un siniestro a bordo del Remolcador '**Cerro Azul**', en la ejecución de la maniobra que realiza **DE LA ESPADA GONDOLA**, para soltar los cabos del barco, tras lo cual fue trasladado por funcionarios de la Autoridad del Canal de Panamá, al hospital Manuel Amador Guerrero, nosocomio en el que le prestaron las primeras atenciones médicas.

3- En horas de la madrugada del día siguiente y por la gravedad de las lesiones que a la postre provocaron su muerte, el día 21 de noviembre de 2017, a las 9:20 en las instalaciones de la Clínica-Hospital Nacional, ubicado en la ave. Cuba, Corregimiento de Calidonia, Distrito Capital.

4- Las lesiones que a la postre desembocaron en la muerte de **OSVALDO DE LA ESPADA GÓNDOLA**, ocurre como resultado de ser impactado con la sogá del Remolcador '**Cerro Azul**'.

5- El evento ocurre durante la ejecución de la maniobra de soltar la sogá del barco, la misma cayó en el agua, enrollándose posteriormente en la **PROPELA** de la nave, la cual se encontraba girando, provocando que se templara, golpeando a la víctima contra la estructura del Remolcador, tras lo cual impactó al costado izquierdo de la anatomía del infortunado, levantándolo en el aire, posteriormente cayó a algunos metros de distancia en la **CUBIERTA**, específicamente, **A ESTRIBOR** en la **POPA** del mismo.

639

6- Como resultado del siniestro, **OSVALDO DE LA ESPADA GÓNDOLA**, quedó inconsciente, posteriormente fue trasladado (por Paramédicos y el Cuerpo de Bomberos de la Autoridad del Canal de Panamá) en ambulancia aún con vida al hospital Manuel Amador Guerrero de la provincia de Colón y finalmente estos últimos a la Clínica-Hospital Nacional, ubicado en ave. Cuba, Corregimiento de Calidonia, Distrito capital, lugar en donde se mantuvo hasta el momento de su deceso el 21 de noviembre de 2017.

7- Entre tanto, el **FORMULARIO ÚNICO DE PARTE CLINICO DE DEFUNCIÓN**, No.145289, expedido el 21 de noviembre de 2017, por la Dirección Nacional de Registro Civil del Tribunal Electoral, determinó como causas de muerte de **OSVALDO DE LA ESPADA GÓNDOLA**, 'Muerte Cerebral' por 'Trauma Craneoencefálico'.

8- Las referencias testimoniales revelan que el Remolcador 'Cerro Azul', el día y hora del siniestro era operado por los capitanes GREDY BROWN y KAREN FON, en tanto que el resto de los tripulantes eran, a saber, los marinos, quienes responden a los nombre de CARLOS CHAVARRÍA, y el difunto **OSVALDO DE LA ESPADA GÓNDOLA**; CHRISTIAN MOSQUERA, como ingeniero de cubierta y FREDY YAGUNO, en calidad de aceitero.

..." (cfr. foja 4-5 del expediente judicial).

III. **NORMAS QUE SE CONSIDERAN VIOLADAS Y CONCEPTO DE LA VIOLACIÓN.**

Respecto a las anteriores alegaciones, los demandantes aducen como transgredidas las siguientes disposiciones:

A. Del Manual de Operaciones de Remolcadores, de la Autoridad del Canal de Panamá:

a.1. Capítulo 1, Seguridad, Salud, Higiene y Ambiente; Sección 1.02 Responsabilidad y Obligaciones de la Tripulación, (a) Responsabilidad del Capitán (xiii), que guarda relación con operar el remolcador a la velocidad más segura que sea necesaria para desempeñar el trabajo y estar consciente del efecto que puedan producir las estelas a otros buques o personal que realice trabajos en las riberas o infraestructuras y equipos o en aguas del canal (Cfr. fojas 6-7 del expediente judicial);

a. 2. Capítulo 1, Seguridad, Salud, Higiene y Ambiente; Sección 1.02 Responsabilidad y Obligaciones de la Tripulación, (a) Responsabilidad del Capitán (xiii), en cuanto a la actividad de velar por la seguridad de sus tripulantes y toda persona a bordo, ya sea estando atracando a muelle, en navegación o maniobra (Cfr. foja 7 del expediente judicial);

a.3. Capítulo 3, Operaciones; Sección 3.01 Maniobras, que señala que en todo momento el personal de cubierta debe verificar que el equipo necesario para el buen desarrollo de la operación esté listo y disponible para ser utilizado; que los cabos (mensajeras, cabos de amarre y cabos de remolque) estén efectivamente sueltos y libres de obstrucción para uso inmediato y que esa responsabilidad le compete al capitán de turno. Además, que durante el proceso de amarrar o soltar el remolcador es posible que los cabos caigan al agua. De darse lo señalado, el capitán deberá comunicarse de manera clara con su tripulación durante la recuperación de los cabos y considerar, entre otras cosas, (i) desembragar una o ambas unidades de propulsión; (ii) maniobrar con cautela durante el proceso de recuperación de los cabos; y (iii) mover el remolcador en dirección contraria al área en donde cayeron los cabos (Cfr. fojas 7-8 del expediente judicial);

B. Del Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional de la Autoridad del Canal de Panamá, aprobado mediante el Acuerdo número 12 de 3 de junio de 1999:

b.1. El artículo 30, que indica que el Administrador implementará y mantendrá procedimientos para la investigación de índices o accidentes, con el propósito de determinar y comprender sus causas, tomar acciones de seguimiento y prevenir su recurrencia (Cfr. fojas 8-9 del expediente judicial).

b.2. El artículo 31, que señala que en cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior, todo incidente o accidente debe ser debidamente informado, investigado y registrado; y las condiciones o prácticas inseguras o insalubres corregidas o mitigadas a la mayor brevedad posible, para prevenir otros accidentes o incidentes o bien la recurrencia de éstos (Cfr. foja 9 del expediente judicial);

b.3. El artículo 32, que dispone que el Administrador podrá detener cualquier obra, actividad u operación realizada por los empleados de la Autoridad u otras personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, en sus instalaciones o áreas de trabajo bajo su control, que pudieran poner en peligro la seguridad o la salud, así como el tránsito seguro de los buques por el Canal, hasta tanto los responsables puedan mitigar, controlar o subsanar los daños o peligros potenciales. Estas acciones serán sin perjuicio de cualquier acción penal, civil o administrativa en contra de los responsables (Cfr. fojas 9-10 del expediente judicial); y

C. El artículo 1644 del Código Civil, aprobado mediante la Ley 2 de 22 de agosto de 1916 que, de manera respectiva, establecen el que por acción u omisión causa daño a otro interviniendo culpa y negligencia, está obligado a reparar el daño causado; y las definiciones de daño moral y daño material (Cfr. fojas 10-12 del expediente judicial).

Conforme observa la Sala, el apoderado judicial de los recurrentes, aduce la transgresión de algunas disposiciones contenidas en el Manual de Operaciones de Remolcadores (MOR) de la Autoridad del Canal de Panamá; del Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional; y el artículo 1644 del Código Civil.

En ese orden de ideas, advierte que lo ocurrido a Osvaldo de la Espada Góndola (q.e.p.d), se debió a una falta de previsión por parte de los operadores al mando del Remolcador "Cerro Azul", toda vez que, no atendieron las instrucciones contenidas en el Manual de Operaciones de Remolcadores (MOR) de la Autoridad de Panamá, llevando a cabo acciones negligentes y con una total falta de pericia (Cfr. foja 7 del expediente judicial).

Por su parte, sostiene que el Administrador de la Institución demandada tenía la obligación de darle la transparencia necesaria a la gestión que se adelantaba, a fin de dar a conocer, de manera pormenorizadamente, las causas que ocasionaron el lamentable siniestro que le costó la vida a **OSVALDO DE LA ESPADA** (q.e.p.d.), por lo que, a juicio de estos, no se desarrolló una investigación abierta y oportuna del accidente.

Por último, señalaron la falta de diligencia de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), al no haber regulado la operación resultante de la ampliación del Canal; es decir, que al no haber tomado las previsiones que solventaran el procedimiento de operación de los remolcadores en las esclusas edificadas en la Ampliación del Canal, ponía en peligro la seguridad y la salud de los empleados de la ACP y de los buques que por allí transitan, lo que en su opinión, constituye una falla del servicio público, de allí que invocan el artículo 1644 del Código Civil; y respecto de la muerte del prenombrado, se refieren al artículo 1644-A de ese mismo cuerpo normativo (Cfr. fojas 9-11 del expediente judicial).

IV. INFORME DE CONDUCTA DE LA AUTORIDAD DEMANDADA.

Esta Superioridad a través de Oficio No.2788 de 26 de noviembre de 2018, solicita al Administrador del Canal de Panamá, rinda informe de conducta, el mismo es aportado mediante Nota fechada 6 de diciembre de 2018, a través de la cual, medularmente, se señala lo siguiente:

"...

3. Los demandante aducen como disposiciones legales que se estiman infringidas, norma que, al 16 de noviembre de 2017, cuando ocurrió el accidente, no existían en el Manual de Operaciones de Remolcadores (MOR), por lo que era imposible infringir una norma que no existía. Al ocurrir el accidente, el texto vigente del MOR era el que se revisó el día 26 de marzo de 2016 y entró en vigencia como Revisión 3 del 31 de marzo de 2015, y los demandante aducen como infringidas normas y textos que fueron incorporados al MOR en su Revisión 4 del 10 de agosto de 2018, casi un años después del accidente. Al 16 de noviembre de 2017, el Capítulo 1 del MOR se denominaba Generalidades, no Seguridad, Salud, Higiene y Ambiente como indican los demandantes, y el Capítulo III se denominaba Seguridad y Salud, y su acápite 13, no (xiii) del literal a. de la Sección 3.2 no leía como dicen los demandantes, y además en ese literal a. no existía un acápite 21 (xxi), el último era el 20, por lo que era imposible infringir una norma existente.

Los demandantes aducen una supuesta negligencia por parte de los capitanes del remolcador en una supuesta infracción a la Sección 3.1 Maniobras del Capítulo 3 Operaciones del Manual de Operaciones de Remolcadores (MOR), utilizando para ello la versión del MOR que fue aprobada como Revisión 4 el 10 de agosto de 2018, casi un año después del accidente. Cuando como hemos indicado, a la fecha del accidente, el texto vigente del MOR era el aprobado como Revisión 3 que entró en vigencia el 31 de marzo de 2015, cuyo Capítulo 3 se titulaba Seguridad y Salud, y la Sección 3.1 Aspectos de Seguridad en la Operación de los Equipos, y su Capítulo 2 que se denominaba Operaciones, el cual en su Sección 2.1 tenía un texto muy distinto al aducido como infringido por los demandantes. El supuesto texto MOR que los demandantes aducen como infringido por los capitanes del remolcador no existía al 16 de noviembre de 2017.

4. La demanda con cumple con los tres supuesto que exige el numeral 10 del artículo 97 del Código Judicial que aducen como