

REPÚBLICA DE PANAMÁ



MINISTERIO PÚBLICO
PROCURADURÍA DE LA
ADMINISTRACIÓN

Vista Número 444

Panamá, 30 de abril de 2010

**Proceso contencioso
administrativo de
reparación directa**

**Contestación
de la demanda.**

El doctor Jaime Franco Pérez, en representación de **Gerardo De Jesús Polanco Vásquez** (quien es representado por Jilma Vásquez Ramos), solicita que se condene en abstracto al **Estado panameño** por conducto del **Servicio Nacional Aeronaval**, por los daños y perjuicios causados por el mal funcionamiento de los servicios públicos a ella adscritos.

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

Acudo ante usted de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 5 de la ley 38 de 2000, con la finalidad de contestar la demanda contencioso administrativa de reparación directa descrita en el margen superior.

I. Los hechos en los que se fundamenta la demanda, se contestan de la siguiente manera:

Primero: No es un hecho; por tanto, se niega.

Segundo: Es cierto; por tanto, se acepta. (Cfr. foja 20 del expediente judicial).

Tercero: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Cuarto: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Quinto: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Sexto: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Séptimo: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Octavo: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Noveno: No consta; por tanto, se niega. (artículo 833 del Código Judicial).

Décimo: No es un hecho; por tanto, se niega.

Décimo Primero: No es un hecho; por tanto, se niega.

II. Disposiciones que se aducen infringidas y los conceptos de las supuestas infracciones.

A. El recurrente considera infringido de manera directa, por omisión, el numeral 3 del artículo 7 de la ley 20 de 29 de septiembre de 1983, que establece entre las funciones que le competían a la desaparecida Fuerzas de Defensas de la República de Panamá, la de proteger la vida, la honra y los bienes de los nacionales y de los extranjeros que se encuentren bajo la jurisdicción nacional. (Cfr. el concepto de infracción en las foja 13 y 14 del expediente judicial).

B. También aduce infringido, de manera directa, por omisión, los artículos primero y noveno del decreto de gabinete 38 de 10 de febrero de 1990, que disponen que la Fuerza Pública tiene la responsabilidad técnica y profesional de la seguridad pública y la defensa nacional; cuya actuación estará sujeta a la Constitución Política de la República y sus leyes, con pleno respeto a los derechos humanos, para resguardo y apoyo de las instituciones democráticas. Así mismo indica, que era función del antiguo Servicio Aéreo Nacional el transporte por aire, en apoyo a las entidades gubernamentales, a los programas de desarrollo socioeconómico del Gobierno Nacional, a las funciones de la Policía Nacional y a las actividades de búsqueda, rescate y evacuación, por razón de desastre aéreo, marítimo o natural. (Cfr. el concepto de infracción en las fojas 14 a 16 del expediente judicial).

III. Descargos de la Procuraduría de la Administración en defensa de los intereses de la institución demandada.

Este Despacho considera que no le asiste la razón a la parte actora cuando solicita que se condene en abstracto al Estado panameño, a través del antiguo Servicio Aéreo Nacional, ahora Servicio Nacional Aeronaval, al pago de una indemnización por los daños y perjuicios materiales y morales causados a Gerardo

de Jesús Polanco Jiménez, como producto del fallecimiento de su padre, el comisionado Gerardo Elías Polanco Jiménez (q.e.p.d.), a consecuencia del accidente aéreo del helicóptero SAN-100 ocurrido el 29 de mayo de 2008; hecho ocasionado, según afirma el apoderado judicial del demandante, por la deficiente prestación de los servicios públicos adscritos al antiguo Servicio Aéreo Nacional, ahora Servicio Nacional Aeronaval.

Nuestra oposición a las pretensiones demandadas radican en las razones siguientes:

1. El piloto al mando estaba capacitado técnicamente para operar el helicóptero SAN-100.

El contenido del informe final del accidente ocurrido el 29 de mayo de 2008, rendido por la comisión investigadora instituida por la Autoridad Aeronáutica Civil y el antiguo Servicio Aéreo Nacional, ahora Servicio Nacional Aeronaval, refleja claramente que la tripulación a cargo del helicóptero SAN-100 tenía la formación profesional adecuada (proeficiencia) para operar la aeronave siniestrada. Además, de acuerdo con lo señalado por los investigadores, esta aeronave podía ser comandada solamente por un piloto, el cual decidía a discreción incluir a otros tripulantes. (Cfr. foja 14 del informe final del accidente).

Consta en el referido informe, que al 29 de mayo de 2008, fecha del accidente, el capitán Juan Grimaldi Delgado Pinzón (q.e.p.d.), quien era el piloto al mando, contaba con una experiencia de 2,102:21 horas de vuelo totales; también, mantenía vigente la licencia con número 2981311 para operar aeronaves del Estado y comerciales, específicamente de helicóptero, con habilitación en BELL 205-A-1 expedida el 3 de agosto de 2004 por la Autoridad de Aeronáutica Civil y, que el médico autorizado por el desaparecido Servicio Aéreo Nacional para calificar el estado de salud de todos los operadores de aeronaves, le había expedido un certificado médico de primera clase, sin ninguna limitación, el cual

estaba vigente hasta el 30 de junio de 2008. (Cfr. fojas (Cfr. fojas 7 a 9 del informe final del accidente).

Por otra parte, consta en el citado informe que desde el 28 de abril de 1997 hasta el 30 de noviembre de 2007, este piloto había recibido del desaparecido Servicio Aéreo Nacional el entrenamiento necesario para operar los helicópteros propiedad de esa institución, así como cursos para pilotos y copilotos, siendo todas sus calificaciones satisfactorias. (Cfr. foja 9 del informe final del accidente).

Consta igualmente en este informe, que el 18 de julio de 2008, los mayores Eliécer Cárdenas y Rafael Callejas, representantes del antiguo Servicio Aéreo Nacional en la junta de investigación del accidente, remitieron al director general de la Autoridad Aeronáutica Civil, en su calidad de presidente de este comité, sus reservas (desacuerdos) respecto a la valoración que se hizo a los puntos relativos a la capacidad técnica de la tripulación y los factores que contribuyeron al accidente, contenidos en este documento, ya que, a su juicio, la comisión no les permitió aportar durante la investigación los documentos que acreditaban que la institución que representaban, a la fecha del accidente, había dado cumplimiento al programa de entrenamiento y proeficiencia que la misma exige a la tripulación que opera las aeronaves tipo UH-1N; hecho que, contribuyó a que, no se pudiera demostrar que la tripulación contaba con la capacidad técnica para comandar el helicóptero SAN-100. (Cfr. apéndice B. del informe del accidente).

En otro orden de ideas, debemos apuntar que en la vista fiscal 65 de 28 de mayo de 2009, la Fiscalía Tercera Superior del Primer Distrito Judicial de Panamá hizo referencia a las múltiples diligencias practicadas en el sumario en averiguación de este accidente aéreo, entre las que se encuentran el resumen del testimonio conjunto rendido por los funcionarios antes mencionados, Eliécer Cárdenas y Rafael Callejas, los que se ratificaron del contenido del informe interino y de las reservas que hicieron al presidente de la comisión investigadora.

Según consta en esta vista fiscal, dichos funcionarios aclararon que la Autoridad Aeronáutica Civil tiene una interpretación distinta respecto a la capacidad técnica (proeficiencia) de la tripulación que comandaba la aeronave siniestrada de aquella que realmente aplica el Servicio Aéreo Nacional, ya que esta última institución maneja la proeficiencia de sus pilotos sobre la base de una programación anual cuatrimestral que presenta la jefatura del escuadrón de helicópteros, en cambio la Autoridad la aplica por año calendario a las empresas comerciales. Así mismo explicaron, que la programación de este escuadrón en el equipo Bell-212/UH-1N estaba contemplada para el segundo cuatrimestre del año 2008. (Cfr. foja 5679 del expediente penal 27082).

Por otra parte, dichos funcionarios señalaron en esta declaración jurada que el piloto Juan Grimaldi Delgado Pinzón (q.e.p.d.), al 29 de marzo de 2007 había cumplido satisfactoriamente su entrenamiento como comandante del Bell 212/UH-1N y que estaba en espera del examen anual, hecho que de manera alguna impedía que siguiera ejerciendo la actividad de vuelo en esta aeronave, ya que tal como lo dispone el capítulo 4 del manual de procedimiento operativo 03 (POV-03), estaba cumpliendo con el requisito de haber volado el equipo en el que estaba ejerciendo funciones de vuelo como piloto comandante, un mínimo de dos (2) horas en los últimos noventa (90) días de la fecha del accidente, en este caso el SAN-100. (Cfr. foja 5680 del expediente penal 27082).

También se observa en esta vista fiscal, que el jefe del Escuadrón de Helicópteros, Alberto Jaén Samaniego, al ampliar su declaración jurada repitió los mismos señalamientos efectuados por Eliécer Cárdenas y Rafael Callejas respecto al tema de la proeficiencia, en la que sólo aclaró que esta capacitación técnica únicamente es un repaso teórico y de vuelo de los procedimientos normales y de emergencia, que hacen los pilotos en las aeronaves en la que ejercen funciones de vuelo. Así mismo explicó, que este entrenamiento se realiza

de acuerdo a una programación cuatrimestral que establece la institución y que, de no cumplirla pierde inmediatamente dicha proeficiencia; sin embargo, debido al hecho que los pilotos son enviados a distintas misiones dentro del territorio nacional, la institución se ha visto obligada a dividir la programación de la proeficiencia en cuatrimestres, en virtud que todos no pueden estar presentes al mismo tiempo. (Cfr. fojas 5701 a 5703 del expediente penal 27082).

En este sentido, advirtió que Juan Grimaldi Delgado Pinzón (q.e.p.d.) estaba habilitado, debido a que nunca interrumpió sus funciones de vuelo, ya que había pilotado el SAN-100 en el período que establece el punto 4.3 del capítulo 4 del manual de procedimiento POV-3, antes mencionado. (Cfr. fojas 5703 a 5706 del expediente penal 27082).

En el marco de lo antes expuesto, esta Procuraduría considera que el documento que sirve de fundamento para la reclamación de condena en abstracto que hace el actor, constituido por el informe rendido por la junta investigadora del accidente del helicóptero SAN-100, ocurrido el 29 de mayo de 2008, carece de toda eficacia jurídica, toda vez que al establecer la capacidad técnica y de vuelo del piloto que comandaba el helicóptero SAN-100, capitán Juan Grimaldi Delgado Pinzón (q.e.p.d.), no se tomó en consideración el caudal probatorio presentado, discutido y aclarado por la institución en esta investigación, el cual demuestra más allá de cualquier duda, que la misma estaba cumpliendo con el programa de entrenamiento para operar este tipo de aeronaves, en la forma que establece el punto 4.2 del capítulo 4 del manual de procedimiento operativo vigente (POV-3), que dispone que “todo piloto que pierda la autonomía en el equipo que ejerza funciones de vuelo por un lapso mayor de 90 días y menor de 180 días podrá recobrarlas una vez efectúe un control de vuelo con un piloto instructor (PI) o un piloto de experiencia (PE); el tiempo no podrá ser menor de una (1) hora y comprenderá el repaso de los procedimientos normales y de emergencia”. Esta

norma igualmente establece que “Todo piloto que pierda la autonomía en el equipo que ejerza funciones de vuelo por un lapso mayor de 180 días y menor de un (1) año podrá recobrarla después de presentar un examen teórico del equipo respectivo y la instrucción de vuelo, mínimo de 2 horas con un piloto instructor (PI) o un piloto de experiencia (PE), el que comprenderá un repaso de los procedimientos normales y de emergencia”. (Cfr. fojas 5701 y 5702 del expediente penal 27082).

La situación jurídica planteada, demuestra que este informe sólo fue redactado siguiendo los parámetros institucionales de la Autoridad Aeronáutica Civil, en total ignorancia de lo establecido en los manuales que rigen a la entidad demandada, ya que a pesar de haberse analizado y discutido la metodología de validación de la proeficiencia de los pilotos que tenía a su cargo el antiguo Servicio Aéreo Nacional, ahora Servicio Nacional Aeronaval, la comisión investigadora la dejó de valorar al momento de emitir su conclusión; por lo que, al no estar reflejado en dicho informe el hecho de que ambas instituciones tienen una forma diferente para programar sus capacitaciones, la primera por año calendario y la otra una vez al año según una programación cuatrimestral, es claro que esta prueba documental carece de toda veracidad.

En este contexto consideramos, que el actor se ha equivocado en sus apreciaciones cuando alega en el libelo de la demanda que la tripulación que comandaba la aeronave SAN-100 no se encontraba capacitada técnicamente para pilotarla, ya que en párrafos anteriores ha quedado plenamente demostrado que tanto el piloto como el copiloto y el mecánico a bordo del SAN-100 tenían vigentes: **a)** las autorizaciones de habilitación; **b)** sus certificados médicos expedidos por el médico autorizado de la institución, emitidos sin ningún tipo de limitación; y que, así mismo, estos servidores públicos habían recibido varios cursos que los

capacitaban para ejercer las funciones propias de la tripulación del SAN-100. (Cfr. fojas (Cfr. fojas 7 a 8 y 10 a 12 del informe final del accidente).

Igualmente está acreditado que el numeral 2.21 del capítulo 2 del manual de procedimientos operacionales normales POV-02, establece que los vuelos que se realizan bajo Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC) no necesitan de un copiloto y que es el comandante al mando el que decide a discreción si lo incorpora a la misión asignada, hecho que demuestra que la aeronave SAN-100 Bell-UH-1N podía ser operada sólo por el piloto Juan Grimaldi Delgado Pinzón (Cfr. foja 5704 del expediente penal 27082); de tal suerte que, el hecho que la institución haya autorizado que se hiciese acompañar el 29 de mayo de 2008, fecha del accidente aéreo, de Erinaldo Abel Carrasco Montilla (copiloto) y de Reinaldo Serna Ramírez (q.e.p.d.) (mecánico a bordo), no es motivo para que la comisión estimara que estos funcionarios también carecían de la capacidad técnica y de vuelo para operar ese tipo de aeronave, máxime si ambos contaban con la calificación requerida por los manuales de operaciones que regían para el Escuadrón de Helicópteros del antiguo Servicio Aéreo Nacional.

2. El mantenimiento mecánico del helicóptero SAN-100 se hacía de manera periódica.

Del contenido del informe final del accidente del helicóptero con matrícula SAN-100, rendido por la comisión investigadora instituida por la Autoridad Aeronáutica Civil, se infiere claramente que el 12 y 14 de mayo de 2008 el Servicio Aéreo Nacional, ahora Servicio Nacional Aeronaval, cumpliendo con el programa de mantenimiento establecido por la institución, efectuó inspecciones mecánicas al helicóptero marca Bell, modelo UH-1N, serie No.73-31484, con matrícula SAN-100, fabricado en 1973. (Cfr. fojas 13 y 14 del informe final del accidente).

Así mismo consta, que el 25 de mayo de ese año la institución inspeccionó nuevamente el helicóptero SAN-100, con el objeto de revisar el sistema de

combustible y lo especificado en el manual de mantenimiento y que durante este reconocimiento procedió a extraer una muestra de las celdas de combustible para el análisis de contaminación, cuyo resultado fue normal. Incluso se advierte, que durante esta inspección se le reemplazó la antena del Transponder P/N off PLO71-01591-0001, S/N CI105-14. (Cfr. foja 14 del informe final del accidente).

Se observa igualmente, que desde 1997 la institución hacía revisiones periódicas a la citada aeronave, tanto al fuselaje como al motor y sus componentes, habiéndose realizado la última de estas inspecciones el 29 de mayo del 2008, tal como lo indica el registro de su mantenimiento. (Cfr. fojas 14 y 15 del informe final del accidente).

Por otra parte, consta en la vista fiscal emitida por la Fiscalía Tercera Superior del Primer Distrito Judicial de Panamá, la declaración jurada rendida por el oficial de mantenimiento de helicópteros, Raimundo Berrocal Quiroz, en la que éste indicó con detalle cada una de las revisiones mecánicas ordinarias y extraordinarias que recibió el helicóptero SAN-100 desde el año 2007 hasta el mes de mayo del año 2008, entre las que se encuentran aquellas que se efectuaron el 13, 14, 15 y 22 de mayo de 2008. Incluso explicó, que todas las pruebas de salud de los motores realizadas antes de cada vuelo en el período comprendido entre el 19 de enero de 2008 y el 27 de mayo de 2008, estaban dentro de los parámetros normales; situación que permite establecer que desde el año 1997 la entidad pública a cargo de administrar la aeronave siniestrada había venido efectuando todas las inspecciones mecánicas que exige el manual de mantenimiento e, incluso, se le hizo el reemplazo de las piezas que estaban deterioradas por el transcurrir del tiempo. (Cfr. fojas 5663 a 5667 del expediente penal 27082).

Al efectuar un juicio valorativo de todos los elementos a los que previamente nos hemos referido, podemos concluir que en el presente proceso no concurren los elementos necesarios que justifiquen una demandada de

responsabilidad directa en contra del Estado, ya que si bien la doctrina y la jurisprudencia han sostenido que la responsabilidad de la administración pública por los daños ocasionados por el mal funcionamiento de los servicios públicos es directa, por lo cual no se necesita que se determine que la conducta culpable de un funcionario haya ocasionado materialmente el daño, lo cierto es, que en el presente proceso la parte actora no ha demostrado el nexo causal entre los hechos que originaron el accidente del helicóptero SAN-100, en el que, entre otros, falleciera el comisionado Gerardo Elías Polanco Jiménez, y la supuesta falla del servicio público adscrito al entonces denominado Servicio Aéreo Nacional ahora Servicio Nacional Aeronaval. Por consiguiente, la obligación derivada de los daños y perjuicios que reclama el actor como producto del fallecimiento de su progenitor, Gerardo Elías Polanco Jiménez, no puede ser atribuida al Estado panameño, por conducto de la Fuerza Pública ni a ninguno de sus servidores, cuya relación como causa del daño debe ser directa, según se explica en la siguiente cita doctrinal:

“Así el tratadista francés André (sic) De Laubadère al explicar las características del daño sujeto a reparación observa que el Consejo de Estado de Francia ha señalado que el daño debe tener frente a la acción administrativa una relación de causalidad directa y cierta (Sentencia de 4 de octubre de 1968 caso Doukakis).

El mismo autor agrega que ‘las dificultades de esa característica aparecen sobre todo en el caso de la pluralidad de causas del daño y de la interposición de un hecho del hombre entre la falla administrativa y el daño... la jurisprudencia ha sopesado la llamada teoría de la equivalencia de condiciones, para investigar entre los hechos que precedieron al daño aquel que deba ser considerado como la causa del mismo.’ (Traite de Droit Administratif. André(sic) De Laubadère, Jean Claude Veneziae Yves Gaudemet, Editorial L.G.D.J., París, Tomo I, undécima edición, 1990, pág.817) (Cfr. sentencia de 18 de diciembre de 2002, Sala Tercera) (Lo destacado es nuestro).”

En adición a los criterios expuestos anteriormente en relación a la viabilidad de la demanda propuesta por Gerardo De Jesús Polanco Vásquez, este Despacho considera pertinente indicar que al rendir el informe de conducta al Magistrado Sustanciador, el director general del Servicio Aéreo Nacional ha señalado que la institución envió la nota 0865-DG-SAN de 30 de mayo de 2008 a la Compañía Internacional de Seguros, S.A., para que procediera con el trámite de pago de las indemnizaciones correspondientes a los familiares de los funcionarios que fallecieron en el accidente aéreo ocurrido el 29 de mayo de 2008; sin embargo, al no contar la compañía aseguradora con las hojas de declaración de beneficiarios, requisito esencial para el pago de las primas de seguros de accidente y colectivo de vida, le fue solicitado a la entidad demandada que los familiares de los pasajeros fallecidos promovieran en los tribunales correspondientes un juicio sucesorio para que, una vez dictada la sentencia, pudieran proceder al pago de las pólizas de seguros de aviación y responsabilidad civil, así como la póliza estatal de seguro colectivo de vida de los funcionarios de la Fuerza Pública. (Cfr. fojas 27 y 28 del expediente judicial).

Al revisar la documentación que reposa en el expediente judicial, no se observa ningún documento que acredite que Gerardo De Jesús Polanco Vásquez haya hecho alguna gestión judicial para instaurar un juicio sucesorio y así poder obtener de la compañía de seguros el pago de la compensación económica que le pudiera corresponder por la muerte de su padre, el comisionado Gerardo Elías Polanco Jiménez.

Por otra parte, tampoco consta que el actor haya reclamado a la institución el pago de la compensación económica que el Estado panameño reconoció por conducto del acuerdo suscrito el 25 de junio de 2009 a los familiares del comisionado Gerardo Elías Polanco Jiménez, fallecido en el accidente aéreo ocurrido el 29 de mayo de 2008; misma que si fue recibida a entera satisfacción

por Mireya Chacón de Polanco (esposa), Paola Alexandra Polanco Chacón (hija), Alejandro Polanco Díaz (padre) y Fulvia del Carmen Jiménez de Polanco (madre); por lo que, a juicio de esta Procuraduría, no es viable atribuirle responsabilidad directa al Estado panameño, sobre todo cuando el pago del seguro de vida por accidente está supeditado a un proceso ordinario que debe instaurar el propio demandante ante los tribunales competentes, y éste tampoco ha realizado ante el Organismo Ejecutivo gestión alguna tendiente a recibir la compensación económica que por razones humanitarias también pudiera tener derecho.

Por todo lo antes expuesto, esta Procuraduría solicita a ese Tribunal se sirva declarar que el Estado panameño, por medio del Servicio Nacional Aeronaval, NO ES RESPONSABLE DIRECTO por los daños y perjuicios, materiales y morales ocasionados por la supuesta prestación defectuosa de los servicios públicos adscritos a dicha institución y, en consecuencia, se desestimen las pretensiones de la parte actora.

IV. Pruebas:

A. Documentales:

1. Con el objeto que sea solicitado por ese Tribunal e incorporado al presente proceso, se aduce como prueba documental de la Procuraduría de la Administración, la copia debidamente autenticada del expediente penal 27082 que guarda relación con accidente de la aeronave helicóptero SAN-100 del antiguo Servicio Aéreo Nacional ocurrido el 29 de mayo de 2008, en el que se produjo el deceso de nacionales chilenos y panameños, el cual reposa en el Segundo Tribunal Superior de Justicia de la Corte Suprema de Justicia.

2. Se aportan como pruebas de la Administración la copia autenticada de los siguientes documentos:

a. Nota No.0865-DG-SAN de 30 de mayo de 2008, emitida por el director general del Servicio Aéreo Nacional;

b. Nota No.0285-DG-SAN-FIN de 28 de julio de 2008, expedida por el director general del Servicio Aéreo Nacional; y

c. Los finiquitos presentados al Ministerio de Gobierno y Justicia por Alejandro Polanco Díaz (padre), Fulvia del Carmen Jiménez de Polanco (madre) y Mireya Chacón de Polanco (esposa) en representación de Paola Alexandra Polanco Chacón (hija), que hacen constar que de conformidad con el Acuerdo de 25 de junio de 2009 recibieron a entera satisfacción una compensación económica, por el fallecimiento de Gerardo E. Polanco Jiménez.

d. Copia autenticada de la vista penal 65 de 28 de mayo de 2009, emitida por la Fiscalía Tercera Superior del Primer Distrito Judicial de Panamá.

3. El original de la hoja de control de adiestramiento y desarrollo operacional, así como los registros de entrenamiento recibidos por Juan Grimaldi Delgado Pinzón (q.e.p.d.) y Eraldo Abel Carrasco Montilla, por parte del antiguo Servicio Aéreo Nacional, ahora Servicio Nacional Aeronaval.

B. Pruebas Testimoniales: Se solicita al Tribunal admitir en calidad de testigos a las siguientes personas, quienes pueden ser localizados en la base aérea Juan Delgado Pinzón del Servicio Nacional Aeronaval, ubicada en el corregimiento de Tocúmen, distrito de Panamá, para que rindan testimonio sobre los hechos discutidos en este proceso.

a. Raimundo José Berrocal Quiroz con cédula de identidad personal No. 8-256-646;

b. Eliécer Cárdenas con cédula de identidad personal No. 8-302-814;

c. Rafael Callejas con cédula de identidad personal No. 8-303-939;

d. Sixto Gabriel Chavarría Llerena con cédula de identidad personal No. 8-253-520.

e. Alberto Antonio Jaén Samaniego con cédula de identidad personal No. 8-237-1487, con domicilio en Residencial Las Mañanitas, calle 3ra. este, casa D-15, teléfono 292-74-15.

Se requiere a la Secretaría de la Sala Tercera que expida las correspondientes boletas, para que estos testigos sean citados por el Tribunal.

V. Derecho: Se niega el derecho invocado por la parte demandante.

Del Honorable Magistrado Presidente,

Oscar Ceville
Procurador de la Administración

Nelson Rojas Avila
Secretario General

Expediente 318-09