

REPÚBLICA DE PANAMÁ



Vista Número 1750

MINISTERIO PÚBLICO  
PROCURADURÍA DE LA  
ADMINISTRACIÓN

Panamá, 10 de diciembre de 2021.

Proceso Contencioso  
Administrativo de  
Plena Jurisdicción.

Contestación de la demanda.

La firma forense Rosas y Rosas, actuando en nombre y representación del **CONSORCIO MEC SHIPYARDS** conformado por las sociedades Marine Engineers Corporation (Panamá), Inc., y MEC Balboa Shipyards, Inc., solicita que se declare nula, por ilegal, la frase “por incumplimiento del concesionario CONSORCIO MEC SHIPYARDS a las cláusulas pactadas”, contenida en el Artículo Primero, y los Artículos Segundo, Tercero y Cuarto de la Resolución ADM No.074-19 de 8 de mayo de 2019, emitida por la **Autoridad Marítima de Panamá**, su acto confirmatorio y para que se hagan otras declaraciones.

**Señor 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 31 de julio de 2000, con el propósito de contestar la demanda contencioso administrativa de plena jurisdicción descrita en el margen superior.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**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.**

El apoderado judicial del actor refiere como normas vulneradas las siguientes:

**A. Los artículos 30, 126 (numeral 1) y 156 del Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006**, los cuales se refieren a las reglas de interpretación contractual; a las causales de resolución administrativa del contrato, y a las causales de nulidad relativa (Cfr. foja 9 - 12 del expediente judicial); y

**B. El artículo 990 del Código Civil**, que establece que, fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los que así declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieren podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables (Cfr. fojas 11 - 12 del expediente judicial);

## **III. Breves antecedentes del caso y descargos de la Procuraduría de la Administración, en representación de los intereses de la entidad demandada.**

Según consta en autos, la acción contencioso administrativa bajo examen está dirigida a que se declare nula, por ilegal, la frase *“por incumplimiento del concesionario CONSORCIO MEC SHIPYARDS a las cláusulas pactadas”*, contenida en el Artículo Primero, y los Artículos Segundo, Tercero y Cuarto de la Resolución ADM No.074-19 de 8 de mayo de 2019, emitida por la Autoridad Marítima de Panamá (Cfr. fojas 4 - 5 del expediente judicial).

Posteriormente, el citado acto administrativo fue impugnado a través del correspondiente recurso de apelación, el cual fue decidido mediante la **Resolución**

**Administrativa No.101-Pleno/TACP del 3 de julio de 2020 (Decisión)**, expedida por el Tribunal Administrativo de Contrataciones Públicas, el cual resolvió confirmar la Resolución ADM No.074-19 de 8 de mayo de 2019 (Cfr. fojas 45 - 75 del expediente judicial).

Como consecuencia de lo anterior, el 28 de agosto de 2020, el **Consorcio MEC Shipyards**, a través de su apoderada especial, acudió a la Sala Tercera para interponer la demanda que ocupa nuestra atención, con el objeto que se declare nulo, por ilegal, el acto administrativo impugnado y que, como consecuencia de tal declaratoria, se declare que el Consorcio MEC Shipyards se encuentra exento de responsabilidad legal como consecuencia de la ejecución y extinción del *Contrato No.A-2012-12 de 14 de enero de 2013, de Concesión para el desarrollo y operación de un astillero en el sector pacífico complejo portuario de Balboa en la provincia de Panamá*, celebrado con la Autoridad Marítima de Panamá (Cfr. fojas 4 - 5 del expediente judicial).

A fin de sustentar las pretensiones contenidas en la demanda que nos encontramos analizando, la abogada del consorcio indicó, entre otras cosas, lo siguiente:

“Sin embargo, tal como se demostró oportunamente, el CONSORCIO cumplió fielmente con todas las obligaciones derivadas de ese contrato, tanto frente a la AMP como frente a sus trabajadores y a los usuarios del Astillero. Sin embargo, las obligaciones que no pudo cumplir fue por causas de fuerza mayor o caso fortuito, esto es, porque los ingresos del Astillero se redujeron sustancialmente por la caída abrupta del comercio marítimo mundial, que redujo igualmente las operaciones de los astilleros y que ocasionaron la quiebra y el cierre de muchos de ellos en las diversas regiones del mundo” (Cfr. foja 10 del expediente judicial).

En razón de lo anterior, la **Autoridad Marítima de Panamá**, emitió su informe de conducta, en donde indicó, entre otras cosas, lo siguiente:

“En adición a los hechos y situaciones que sustentan el incumplimiento contractual por parte



del CONSORCIO MEC SHIPYARDS, la nota ADM No.0565-03-19-OAL de 28 de marzo de 2019 resalta su comportamiento contrario a la buena fe, pues, pese a que conocía su obligación de dar mantenimiento a las compuertas del dique No.1 del astillero, no cumplió con ello, sin embargo, alegó la existencia de caso fortuito para no asumir su responsabilidad.” (Cfr. fojas 200 – 201 del expediente judicial).

Luego de un análisis de las constancias que reposan en autos, esta Procuraduría advierte **que no le asiste la razón al demandante**; en cuanto a la carencia de sustento que se advierte en la tesis planteada, referente a lo actuado por la **Autoridad Marítima de Panamá** al emitir el acto objeto de reparo, que, en su opinión, es contrario a Derecho, por supuestamente haber vulnerado las normas antes mencionadas.

Antes de iniciar con el desarrollo del fondo de la causa que nos ocupa, consideramos oportuno poner en contexto algunas de las consideraciones en atención a las cuales, el actor, sustenta sus pretensiones. Veamos.

“**QUINTO**: Como los problemas suscitados en la operación del ASTILLERO se habían generado por causas de fuerza mayor y luego de caso fortuito no imputables al CONSORCIO, éste presentó diversas solicitudes ante la AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA ...” (Cfr. foja 7 del expediente judicial).

En ese mismo sentido indicó:

“Sin embargo, tal como se demostró oportunamente, el CONSORCIO cumplió fielmente con todas las obligaciones derivadas de ese contrato, tanto frente a la AMP como frente a sus trabajadores y a los usuarios del Astillero. **Sin embargo, las obligaciones que no pudo cumplir fue por causas de fuerza mayor o caso fortuito ...**” (Cfr. foja 10 del expediente judicial).

De lo anterior resaltan dos elementos que consideramos importantes, siendo el primero de ellos, que sí hubo incumplimientos por parte de la actora; pero que a su vez, los justifica en razón de supuestas situaciones de fuerza mayor o caso fortuito.

Lo anterior nos plantea un escenario, en donde, ya no se debe discutir ni argumentar en cuanto a la existencia de los incumplimientos; puesto que, como se lee, los mismos se reconocen por parte de la hasta ese momento concesionaria; debiendo en sentido realizarse un análisis encaminado a determinar si en realidad existieron causas de justificación o eximentes de responsabilidad derivadas de la ocurrencia de hechos que se encontraran fuera del control o previsibilidad de la demandante al momento de suscribir el contrato de concesión que nos ocupa.

Dicho lo anterior, partamos por describir las infracciones que sirvieron de sustento para la emisión del acto objeto de reparo:

- Lograr el óptimo desarrollo comercial del Astillero conforme a las mejores prácticas de la industria. Clausula Cuarta
- Cumplir con el plan de inversiones. Cláusula Décima Cuarta
- Operar con responsabilidad y cuidado para evitar daños. Cláusula Décima.
- Operar el Astillero de manera que permita la creación de empleos a panameños. Cláusula Décimo Cuarta (Cfr. fojas 35 – 36 del expediente judicial).

Antes de referirnos a cada uno de los incumplimientos en los que se sustentó el acto objeto de reparo, consideramos oportuno indicar lo que en él se mencionó respecto de los mismos. Veamos.

“Pese a que el **CONSORCIO MEC SHIPYARDS** fue informado de forma detallada de los incumplimientos en que incurrió de las cláusulas pactadas en el Contrato de Concesión y que para tales efectos se le concedió el término establecido en la Ley para que contestara a los mismos y aportara sus pruebas, la respuesta brindada por el **CONSORCIO MEC SHIPYARDS** no se refiere a todos los incumplimientos que le fueron notificados y con relación a los incumplimientos a los cuales si se refirió en su respuesta, la justificación que pretende dar a los mismos es superficial, general y abstracta, sin apoyar o sustentar sus alegaciones en pruebas específicas, sino que se limita a señalar que las pruebas en que consta que ha cumplido con el Contrato y con la Ley, están en el expediente de la



concesión, **sin hacer referencia a ninguna prueba en específico.**

...

Esta entidad marítima considera que los descargos y argumentaciones presentados por el Concesionario no justifican y tampoco desacreditan los incumplimientos que le fueron notificados y, por tanto, concluye que la concesionaria incumplió con sus obligaciones contractuales, específicamente las establecidas en los numerales 1, 2, 3, 5, 9, 23 y 32 de la Cláusula Decima Cuarta del Contrato, transcrita en párrafos precedentes.” (El resaltado es nuestro) (Cfr. foja 36 del expediente judicial).

Lo indicado en el párrafo que antecede resulta importante en el caso que nos ocupa; ya que, como se observa, en el curso de la vía gubernativa, el hoy actor no ejerció de manera correcta un ejercicio probatorio encaminado a sustentar sus pretensiones; intentando ahora, en esta sede, subsanar las deficiencias en las que incurrió en aquella oportunidad.

A lo anterior, debemos indicar que existen gestiones que están llamadas a agotarse en vía administrativa y no ante este Tribunal, encontrándose entre ellas, un adecuado ejercicio probatorio; esto, con la finalidad, de dotar de toda la información necesaria a la entidad gestora, previo a su manifestación administrativa.

En ese marco conceptual, la Sala Tercera esta llamada a constituirse en un mecanismo de control de legalidad, el cual, debe desarrollarse, tomando en cuenta el escenario y realidad específica dentro de la cual se emitió el acto objeto de reparo; realidad, que como observamos, no incluyó el mínimo esfuerzo por parte de la hoy actora; la cual, como vemos, pretende ahora utilizar esta sede para subsanar omisiones ocurridas en etapas previas, lo cual resulta jurídicamente improcedente.

Sin perjuicio de lo arriba indicado, y a fin de acreditar las infracciones en la que incurrió la hoy actora, pasaremos a desarrollar las formas en las que las mismas se dieron.

**A. Actuar negligente en cuanto al desarrollo comercial del Astillero, desatención del plan de inversión y operaciones que derivaron en daños.**

Entre las obligaciones a las que se comprometió la actora al momento de firmar el contrato de concesión se encontraba la siguiente:

**"2 Sistema de Compuertas Diques.**

Las puertas del Dique 1 y los 'Coissons' de los otros dos Diques deben ser reparadas y sujetas a un plan de mantenimiento preventivo a lo largo del período de la Concesión.

[IMAGEN]

**Puerta Dique # 1**

**Necesidad:** Estas son las puertas que impiden que el agua entre hacia la fosa, hasta el momento tiene alrededor de 20 años sin que haya sido sometida a un mantenimiento mayor.

Como parámetro el Canal de Panamá ejecuta un mantenimiento en sus puertas cada 5 años, las puertas del Dique # 1 son del mismo tamaño que las de las esclusas del Canal de Panamá."

**"Inversión:** La inversión consistirá en reparaciones a esa compuerta que incluirá reparaciones y al sistema mecánico.

**Beneficios:**

Mayor seguridad.

Mejor Funcionamiento del Sistema Permitiendo Varadas y Desvaradas más ágiles.

Ahorro en Mantenimiento Correctivo Menor.

Ahorro en Demoras.

Disminución en el tiempo de atención por nave." (Cfr. foja 37 del expediente judicial).

Teniendo claro lo anterior, a fin de sustentar el incumplimiento por parte del hoy demandante, basta con acudir a la Resolución ADM No.074-19 de 8 de mayo de 2019 (objeto de reparo) para dar cuenta de lo siguiente:

"En inspección realizada por esta Autoridad el 9 de agosto de 2018, se dejó constancia de lo siguiente:

'A pesar de que el Contratista hizo inversiones en el mantenimiento del dique



1, estas inversiones no fueron acorde al desglose de inversión para los primeros cinco años presentados por MEC al ofertar su propuesta. Principalmente, el incumplimiento radica en que no se le ha dado mantenimiento a la compuerta del dique #1 como lo establece el plan de inversión.'

Lloyd's Register en su reporte de daños, luego de tener acceso a los registros disponibles de mantenimiento, reportó que a pesar de que se había hecho mantenimiento en las partes superiores de las puertas, no existían 'registros de mantenimiento importante de partes internas, sellos, bisagras o partes sumergibles de los últimos 20 años.' (Cfr. foja 38 del expediente judicial).

En ese mismo escenario, mediante el Informe de Inspección I-CA-002 del 17 de enero de 2019, se determinó lo siguiente:

"Durante la visita, el Ing. Cohen y los especialistas de Lloyd's Register, concluyeron con anterioridad las posibles causas de las filtraciones en la compuerta. Determinando que estas podrían ser por desgaste en los sellos, juntas y/o desnivel en la verticalidad de los paneles de la compuerta, dejando así espacios, en la misma y generando problemas de estanqueidad. Además, el Ing. Cohen mencionó que, el último mantenimiento y/o reparación realizada en la compuerta fue en el año 1996, cuando era Astilleros Braswell.

...

#### **RECOMENDACIONES:**

La del dique No.1 necesita entrar a estado de mantenimiento y/o reparación de manera ineludible." (Cfr. foja 38 del expediente judicial).

Agotada la primera instancia con la emisión de la Resolución ADM No.074-19 de 8 de mayo de 2019, tenemos que, en grado de apelación, se surtieron ante el Tribunal Administrativo de Contrataciones Públicas, se adujeron y practicaron una serie de pruebas, entre la que destaca el informe pericial contable rendido por el Licenciado Carlos Godoy Othon, quien indicó lo siguiente:

**"Las pérdidas en operaciones del CONSORCIO MEC SHIPYARDS provienen del 2012 un año antes de que se le otorgara la concesión y en todos los años han tenido pérdidas;** lo que evidencia carencia de estudios de



mercado y factibilidad, que definieran no solamente el equilibrio financiero, sino los niveles de rentabilidad óptimo que garantizara la sostenibilidad financiera, sin tener que apelar a reducción del canon ni por causa de la economía mundial.

Los análisis de costos-beneficios de la concesión en su operación a casi siete (7) años o 35% del tiempo de la concesión determinan que para el período restante a menos que se introduzca procesos de reingeniería en los cuales en los cuales se hagan las inversiones pertinentes y una administración financiera eficiente, eficaz y productiva; sería prolongar la crisis financiera del CONSORCIO MEC SHIPYARDS, lo que podría generar hasta el secuestro de bienes de la AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA e incrementar los pasivos laborales que en la actualidad con la información financiera suministrada en los estados financieros no tienen como cubrirlas, además dejaron de pagar el canon de arrendamiento desde octubre de 2018.

De acuerdo con el plan de inversiones del primer quinquenio la suma que se tendría que haber invertido es de B/.2.0 millones en el sistema de compuerta y en el informe del CONSORCIO MEC SHIPYARDS invirtió en exceso B/.448,951.08; sin embargo, la revisión realizada por los técnicos de la AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA determina que efectivamente se realizó aproximadamente de B/.1.7 millones; lo que significa que la misma es muy inferior con respecto al plan de inversiones y al informe presentado en el período.

**La diferencia se sustenta en el Informe de Inspección No.I-CA-002 en donde se determina que se incluyen como parte de las inversiones en el sistema de compuertas alguna que no forman parte de estas; y que al segregarse esas inversiones los montos son inferiores a los comprometidos en el cronograma de inversión del primer quinquenio.** En el detalle de las inversiones no se detalla un plan de trabajo relacionado al mantenimiento profundo de la compuerta del Dique No.1 los cuales estaban contemplados en el diagnóstico del anexo No.2 que requerían desde hace más de 20 años para la puesta en marcha, modernización y sostenibilidad operativa del astillero.

En cuanto a los gastos de mantenimiento y reparación realizado por el CONSORCIO MEC SHIPYARDS, se logró evidenciar de la información contenida en los estados financieros en el período 2013 – 2018 que se reflejan reparaciones y

mantenimientos generales en el Astillero cercano a B/.1,794,497.00 millones, con un promedio de B/.4.63 por mts<sup>2</sup> en el período.

...

**Cabe señalar que en los estados financieros se encuentran los resultados del período 2012, los cuales no son parte del período concesionado, no obstante, se dio una pérdida de B/.5,171,980.00.**

En lo referente a las inversiones, mantenimiento y reparaciones, es evidente que en Astillero requiere una fuerte inversión y principalmente en las compuertas del Dique No.1, las cuales se estiman que serán superior a los B/.2.5 millones y que en el plan de inversiones se considera para el período 2018 – 2022 una inversión de B/.3,050,000.00; las cuales contemplaban B/.2,000,000.00 en el sistema de compuertas y no existe evidencia que las mismas se realizaron o estén en proceso, ya que en la inspección judicial no había desarrollo de trabajo en infraestructura ni reparaciones mayores en el área concesionada.” (El resaltado es nuestro) (Cfr. foja 53 del expediente judicial).

De los hallazgos encontrados por el perito Godoy Othon resaltan dos hechos importantes, siendo en el primero de ellos que el consorcio **MEC Shipyards** venía experimentando pérdidas desde el año 2012, a saber, antes de la concesión; y, por otro lado, que sobre el Dique No.1 **no había trabajos, ni pasados, ni en desarrollo.**

Lo arriba planteado nos lleva a reflexionar sobre algunos de los argumentos ensayados por el actor, entre los que podemos resaltar:

**“QUINTO:** Como los problemas suscitados en la operación del ASTILLERO se habían generado por causa de fuerza mayor y luego de caso fortuito no imputables al CONSORCIO...” (Cfr. foja 7 del expediente judicial).

Contrario a lo arriba citado, los problemas suscitados en el Astillero, **no fueron producto, ni de casos fortuitos, ni de sucesos de fuerza mayor;** puesto que, como se desprende del informe pericial arriba citado, los mismos derivaron,



por un lado, de la falta de mantenimiento sobre el Dique No.1; y, por el otro, en razón del irregular manejo financiero de la Concesionaria.

En esa línea de pensamiento, cobra especial relevancia la advertencia realizada por el perito, al indicar que, de *“los análisis de costos-beneficios de la concesión en su operación a casi siete (7) años o 35% del tiempo de la concesión determinan que para el período restante a menos que se introduzca procesos de reingeniería en los cuales se hagan las inversiones pertinentes y una administración financiera eficiente, eficaz y productiva; **sería prolongar la crisis financiera del CONSORCIO MEC SHIPYARDS, lo que podría generar hasta el secuestro de bienes de la AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA e incrementar los pasivos laborales que en la actualidad con la información financiera suministrada en los estados financieros no tienen como cubrirlas, además dejaron de pagar el canon de arrendamiento desde octubre de 2018”***.

Lo anterior es grave; ya que, en este punto no solo estamos hablando de la concesionaria, su liquidez o su idoneidad para la tarea que le fue confiada; sino que, además, se está colocando en riesgo los ingresos y derechos adquiridos de una gran cantidad de trabajadores, que reiteramos, de conformidad a la información financiera suministrada, **al día de hoy no hay como pagar**.

Otro de los puntos a los que hace referencia el Consorcio en su libelo de demanda, es al supuesto rompimiento del *equilibrio financiero del contrato*, argumento que resulta jurídica y técnicamente insostenible, cuando observamos que la compañía viene experimentando pérdidas desde antes que le fuera dada la concesión para la administración del Astillero.

Ahora bien, y sin perjuicio de lo antes indicado, surge la interrogante, ¿Que situaciones constituyen una alteración del equilibrio contractual o económico?

A fin de responder esta pregunta debemos iniciar por indicar que **no toda situación que genere perjuicio económico constituye una alteración que de origen a compensaciones.**

En este contexto, nuestro ordenamiento jurídico, específicamente, el Texto Único de la Ley 22 de 27 de junio de 2006, establece lo siguiente:

**“Artículo 29. Equilibrio contractual.**

...

El equilibrio contractual al que se refiere este artículo no comprenderá, en ningún caso, la modificación de las cláusulas del contrato celebrado con el Estado para conseguir la equiparación de las condiciones y los términos de la contratación. En consecuencia, queda eliminada toda forma de equiparación para garantizar la competitividad y el desarrollo de obras y actividades, así como la prestación de servicios a través de normas uniformes, claras y transparentes en concordancia con este principio.” (El resaltado es nuestro).

Como se lee de la norma transcrita, **existe una clara y taxativa prohibición a utilizar el Principio del Equilibrio Contractual como mecanismo para que el contratista se garantice el margen de ganancia que este considere razonable dentro del giro de la actividad objeto del contrato;** herramienta procesal que deviene igualmente en aplicable al caso que nos ocupa si tomamos en cuenta que la concesionaria venía experimentando pérdidas desde del año 2012.

En este mismo marco conceptual, no debemos perder de vista lo establecido en el artículo 22 del Texto Único de la Ley 22 de 2006, el cual establece lo siguiente:

**“Artículo 30. Interpretación de las reglas contractuales.**

En la interpretación de las normas sobre contratos públicos, de los procedimientos de selección de contratista, de los casos de excepción de procedimiento de selección de contratista y de las cláusulas y estipulaciones de los contratos, **se tendrán en consideración los intereses públicos**, los fines y los principios de esta Ley, así como la buena fe, la igualdad y el equilibrio entre las obligaciones y los derechos que caracterizan los contratos conmutativos.” (El resaltado es nuestro).



Obsérvese que el artículo arriba transcrito establece, como primer elemento a considerar al momento de realizar la interpretación de las normas sobre contratos, **el interés público**, condición que nos debe llevar a poner los intereses de la colectividad por encima de interés particular de las empresas contratistas.

Dicho lo anterior, si bien la norma en mención establece como elemento a considerar al momento de realizar la interpretación de los contratos, el equilibrio de las obligaciones, dicho ejercicio debe tomar en cuenta de forma integral las demás disposiciones contenidas en la norma; por lo que, aducir que por el solo hecho que algunas condiciones hayan cambiado, la concesionaria tiene derecho de manera automática a que se le realice un ajuste en las obligaciones financieras previamente pactadas, constituye un error; puesto que, para poder acceder a dicho beneficio, se debe cumplir con una serie de postulados que, tal y como se desprende de lo indicado en los párrafos que anteceden, no se cumplen dentro de la relación jurídica que nos encontramos analizando.

#### **B. Desatención en cuanto a la creación de empleos.**

La afectación de las plazas de empleo resulta algo evidente en este punto; sin embargo, resaltamos lo que al respecto se indicó en el acto confirmatorio. Veamos.

“De los argumentos planteados por el CONSORCIO MEC SHIPYARDS, este Tribunal considera de vital importancia resaltar que dentro del Contrato de Concesión tanto la figura de LA AUTORIDAD como LA CONCESIONARIA se encuentran muy bien definidas en cuanto a las obligaciones de cada una, por lo tanto el uso privativo de las estructuras, instalaciones, equipos y terrenos del Astillero es responsabilidad de la CONCESIONARIA, así como el uso de los muelles y el mantenimientos de éstos, ya que fue dado en concesión y fue puesto a su disposición, por lo tanto, la decisión de LA CONCESIONARIA **de suspender el ingreso de las naves a las instalaciones** so pretexto de evitar de esta manera que los usuarios del Astillero se vieran afectados por las actuaciones de la AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA, no solo incumple las obligaciones descritas en la Cláusula

Décima Cuarta del referido contrato, específicamente en los numerales 1.5 y 32, sino también al responsabilizar a LA AUTORIDAD de **una decisión tomada de manera unilateral por LA CONCESIONARIA**, siendo ésta quien debe garantizar el óptimo desarrollo comercial del Astillero...

...

Por otro lado, LA CONCESIONARIA manifestó haber generado mas de mil plazas de empleo, cumpliendo con su obligación contractual, sin embargo, es contradictorio con **la decisión de suspender los trabajos del astillero**, tal como fue notificado mediante Nota fechada 12 de marzo de 2019, **aunado al abandono del objeto de la concesión lo cual quedó evidenciado con la remoción de los equipos y el personal necesario para ejecutar las labores del Astillero**, dando como consecuencia el incumplimiento de la Cláusula Décima Cuarta, numeral 5, respecto a 'Operar el Astillero de manera que permita la creación de empleos a panameños y la formación especializada de este personal'

..." (El resaltado es nuestro) (Cfr. fojas 61 – 63 del expediente judicial),

De lo anterior se desprende con claridad que el actuar de la Concesionaria no ha estado encaminado hacia el desarrollo del Astillero, afirmación que encuentra su sustento, entre otras consideraciones, en la decisión unilateral de suspender todos los trabajos que en él se estaban realizando, trayendo eso como consecuencia lógica una afectación directa e importante sobre la limitada planta laboral que en ese momento se encontraba laborando.

En ese mismo sentido, se indicó en el acto confirmatorio:

"Sin embargo, del caudal probatorio obrante en el expediente administrativo, **quedó plenamente probado** que producto de las pérdidas anuales dentro del primer quinquenio por parte de EL CONCESIONARIO, aunado a la falta de mantenimiento e incumplimiento del plan de inversión y al grave daño ocasionado al sistema de compuertas del Dique Seco 1, la CONCESIONARIA, **no asumió los riesgos de su actuación y posteriormente abandonó las instalaciones prescindiendo de la mayor parte de la fuerza**



**laboral, siendo estos liquidado**, y dando como consecuencia, que la falta de compromiso, responsabilidad y cuidado ocasionaran daños a los bienes bajo su administración debido a que las instalaciones requerían de un mantenimiento urgente, mismo que no fue dado en la dirección correcta, puesto que de la inversión realizada no existe constancia de un mantenimiento profundo con relación al Dique, tomando en cuenta que el último mantenimiento realizado fue en el año 1996.” (El resaltado es nuestro) (Cfr. foja 70 del expediente judicial).

Como se observa, lejos de actuar con la diligencia de un buen padre de familia, lo que hizo el Consorcio fue poner en riesgo los activos de la Nación, de la Autoridad Marítima de Panamá, y de todos los trabajadores que en algún momento confiaron en él para poner sus mejores fuerzas y energías laborales en pro de un desarrollo portuario que nunca se pudo llegar a dar, por las deficiencias administrativas y operativas del Concesionario.

Para culminar, deseamos hacer especial énfasis en que las acreditaciones de los estado de cuenta emitidos por empresas contables, efectivamente prueban la condición financiera en la que se encontraba el Consorcio; y corroboran que no fue ni el canon de arrendamiento ni los porcentajes establecidos a pagar dentro del período de concesión, los que provocaron la crisis en la que se encuentra el Consorcio MEC Shipyards; razón por la que, justificar sus incumplimientos en razón de un cambio en el negocio marítimo, o por daños en el Dique No.1, resulta a todas luces carente de sustento.

Por todos los anteriores señalamientos, esta Procuraduría solicita a los Honorables Magistrados se sirvan declarar que **NO ES ILEGAL** la frase “*por incumplimiento del concesionario CONSORCIO MEC SHIPYARDS a las cláusulas pactadas*”, contenida en el Artículo Primero, ni los Artículos Segundo, Tercero y Cuarto de la Resolución ADM No.074-19 de 8 de mayo de 2019, emitida por la **Autoridad Marítima de Panamá**, ni su acto confirmatorio y, en consecuencia, pide se desestimen las demás pretensiones del actor.

#### IV. Pruebas.

**4.1** Se **objetan** las pruebas contenidas en los numerales 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del apartado de *Pruebas*, y los numerales 1 y 4 del apartado denominado *Otras Pruebas Documentales*, toda vez que las mismas no guardan relación con el objeto del proceso, incumpléndose así con lo dispuesto en el artículo 783 de Código Judicial.

**4.2** Se **aduce** como prueba documental, la copia autenticada del expediente de personal que reposa en la entidad demandada.

**V. Derecho.** No se acepta el invocado por la accionante.

**Del Señor Magistrado Presidente,**

  
Rigoberto González Montenegro  
**Procurador de la Administración**

  
María Lilia Urriola de Ardila  
**Secretaría General**

Expediente 524832020

---