

PANAMA

DECRETO LEY Núm. 8- (De 26 de febrero de 1998)

"POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL TRABAJO EN EL MAR Y LAS VÍAS NAVEGABLES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

CAPITULO PRIMERO - Disposiciones Generales

CAPITULO SEGUNDO - TRIPULACION DE LAS NAVES

CAPITULO TERCERO - COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR

CAPITULO CUARTO - CONTRATO DE ENROLAMIENTO

CAPITULO QUINTO - ALOJAMIENTO Y ALIMENTACION

CAPITULO SEXTO - DEL TRABAJO A BORDO

CAPITULO SEPTIMO - OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD O ACCIDENTE

- TITULO I - RIESGOS PROFESIONALES EN CASO DE ACCIDENTE
- TITULO II - RIESGOS PROFESIONALES EN CASO DE ENFERMEDAD

CAPITULO OCTAVO - NAVES DE PESCA Y DE SERVICIO INTERIOR

CAPITULO NOVENO - PREVENCION DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

CAPITULO DECIMO - INSPECCIONES

CAPITULO DECIMO PRIMERO NORMAS PROCESALES SECCION I DISPOSICIONES GENERALES

- SECCION I - DISPOSICIONES GENERALES
- SECCION II - NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MARITIMO LABORAL

CAPITULO DECIMO SEGUNDO - PATRONATO NACIONAL PARA LA EDUCACION NAUTICA

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA En uso de sus facultades constitucionales y especialmente de la que le confiere el Ordinal Artículo 1 de la Ley Núm. 1 de 2 de 7 del enero de Consejo de Gabinete.1998, ofdo el concepto favorable del

DECRETA:

CAPITULO PRIMERO - Disposiciones Generales

ARTICULO 1: El presente Decreto Ley se considera de orden público y regula en su totalidad las relaciones entre el capital y el trabajo que se dan a bordo de naves de registro panameño. Las relaciones entre empleadores y trabajadores en naves que se dediquen, ya sea al servicio internacional, al servicio interior, a la explotación de recursos vivos y no vivos y otras actividades en las vías navegables, se rigen por las disposiciones generales del presente Decreto Ley, y en particular, por disposiciones de cada sección reglamentaria de la actividad correspondiente.

El presente Decreto Ley no se aplicará a los siguientes casos:

- a) Cuando el servicio prestado a bordo no tiene relación directa con la operación, funcionamiento y explotación de la nave, tal cual es el caso del servicio de estiba y otros, que únicamente se prestan por razón de la permanencia temporal de la nave en puerto o en tránsito por canales, ríos o vías navegables.
- b) Cuando la prestación del servicio no exige del trabajador su permanencia a bordo por razón de la naturaleza del servicio para la cual está destinada la nave, de manera tal que dicho trabajador no queda separado, regular y ordinariamente, de su domicilio en tierra firme por lapsos prolongados y por no tener por centro de trabajo un establecimiento distinto y separado a su hogar o lugar de residencia habitual.
- c) En las relaciones laborales sujetas al régimen laboral especial de la autoridad del Canal de Panamá, conforme el artículo No. 316 de la Constitución Política.
- d) Cuando el servicio prestado es realizado por alumnos que efectúan prácticas a bordo, requeridas para su formación profesional, de modo que éstas sigan un orden metódico y se realicen bajo la supervisión de la Escuela Náutica de Panamá o de cualquier institución facultada para tales efectos por la Autoridad Marítima de Panamá, y de conformidad con los requisitos y condiciones exigidos por los convenios internacionales pertinentes ratificados por la República de Panamá.

ARTICULO 2: Los hechos o supuestos no previstos en este Decreto Ley, en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, o en las disposiciones legales complementarias, se resolverán de acuerdo con las normas, usos y costumbres generalmente aceptados en el comercio y transporte marítimo.

ARTICULO 3: A los efectos del presente Decreto Ley, los términos que aparecen a continuación tendrán el siguiente significado:

- a) Armador o Naviero: Es toda persona natural o jurídica que recibe del trabajador o tripulante la prestación de servicios o la ejecución de la obra.
- b) Tripulante: Es toda persona al servicio del armador o naviero que labore a bordo de una nave y que compartan los riesgos de la aventura de mar y que sus funciones estén dirigidas a la navegación, operación, servicios y explotación económica del buque.

No tiene la condición de tripulantes de una determinada nave, aquellas personas que sean trabajadores de empresas con organización económica propia, que se dediquen habitualmente a prestar servicios auxiliares o accesorios a armadores o navieros, distintos a la explotación de la nave.

- c) Nave: En toda embarcación, destinada al transporte de carga y pasajeros. Lo son los pontones, dragas, diques flotantes o cualquiera otro casco de madera, cemento, hierro, acero o mixto u otra materia que se destine o pueda destinarse al servicio del comercio marítimo.
- d) Nave de Servicio Interior: Es la que efectúa navegaciones costeras entre puertos panameños.
- e) Nave de Servicio Internacional: Es aquella considerada como tal en atención a su patente de navegación, expedida de acuerdo a lo establecido en la Ley 8, de 12 de enero de 1925 y la Ley 2, de 17 de enero de 1980.
- f) Nave de Pesca: Es toda embarcación utilizada para pescar, procesar, almacenar o transportar los recursos pesqueros. Sin embargo, el buque mercante que transporta dichos recursos como mercancía que forma parte de la carga no se encuentra comprendido bajo el concepto de embarcación pesquera.
- g) Nave de Servicio Internacional en navegación de cabotaje: Es la que efectúa travesías que traspasen las fronteras de Panamá, y puertos cercanos de países vecinos, dentro de los límites geográficos que estén claramente definidos por la legislación panameña,
- h) Dotación de una Nave: la compone el personal enrolado para el servicio, a quienes se le reconoce la condición de tripulantes.
- i) Capitán: es la persona que ejerce el mando de la nave, designado por el armador y en posesión del título correspondiente, de conformidad con las disposiciones aprobadas por la Autoridad Marítima de Panamá, y a quien como representante del Armador le corresponden los derechos y obligaciones en el orden técnico, administrativo, mercantil, disciplinario y legal contenidos en las legislaciones aplicables vigentes.
- j) Oficiales: son las personas que ejercen un cargo, para lo cual precisan poseer título facultativo de idoneidad profesional de categoría superior en la Marina Mercante y acorde con las reglamentaciones aprobadas por la Autoridad Marítima de Panamá, en desarrollo de las disposiciones legales pertinentes.
- k) Maestranza: es el personal suboficial subordinado a la oficialidad del buque con rango superior a los subalternos y que ejercen funciones o realizan trabajos de acusada competencia y especialización en los departamentos respectivos de cubiertas, máquinas o cámara.
- l) Subalternos: es todo aquel personal, diferente del capitán u oficiales, que desempeñan a bordo cometidos que requieren conocimientos y habilidad práctica particular, sin llegar, a las exigencias para el personal de maestranza.

ARTICULO 4: Todo armador o naviero de nave panameña dedicada al servicio internacional procurará, en igualdad de condiciones y capacidad, dar preferencia a la

tripulación de nacionalidad panameña y a los extranjeros casados con panameña o con hijos panameños residentes en Panamá.

Las asociaciones de armadores o navieros con bandera panameña otorgarán becas y facilidades de cursos de entrenamiento, capacitación o adiestramiento a tripulante o aspirante tripulante panameño o extranjeros casados con nacionales o con hijos panameños.

Las autoridades competentes tanto en Panamá como en el extranjero, velarán por el fiel cumplimiento de lo preceptuado en este artículo.

ARTICULO 5: Por medio del presente Decreto Ley se garantiza el principio de igualdad de salario. A igual trabajo, al servicio del mismo armador desempeñado en igualdad de condiciones de eficiencia e idoneidad, tiempo de servicio iguales en la misma nave, corresponde igual salario.

Se permitirán los bonos e incentivos por servicios o actos especiales, por años de servicios o productividad de carácter individual.

CAPITULO SEGUNDO - TRIPULACION DE LAS NAVES

ARTICULO 6: La Autoridad Marítima de Panamá es la entidad competente para ejercer las funciones de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar consagradas en los convenios internacionales ratificados, por la República de Panamá; reglamentar las normas relativas a la adopción e idoneidad de la gente de mar; expedir los Certificados de Competencia. Carnet de Marino e Identificación necesaria para el trabajo a bordo de las naves del Registro Panameño; y sancionar las violaciones o, incumplimiento de dichas normas.

Así mismo, corresponde a dicha Autoridad Marítima velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas contenidas en el presente Decreto Ley, y en los convenios internacionales en materia laboral marítima en las naves registradas en la Marina Mercante Nacional, donde quiera que se encuentren, y recomendar las sanciones a las violaciones o incumplimiento de dichas normas.

ARTICULO 7: Todo tripulante que trabaje a bordo de una nave panameña deberá poseer un certificado de competencia expedido por la Autoridad Marítima de Panamá, conforme las leyes nacionales y convenios internacionales ratificados por Panamá, que autorice al titular del mismo a ejecutar las funciones del cargo descrito en el mencionado certificado.

ARTICULO 8: Todo buque al cual se le aplique el presente Decreto Ley, deberá disponer a bordo de una dotación eficiente y suficiente, a fin de:

- a) Garantizar la seguridad de la vida humana en el mar;
- b) Evitar la fatiga excesiva de la tripulación, limitando en lo posible las jornadas, de manera que el número máximo de horas de trabajo no exceda los límites establecidos en los convenios internacionales ratificados por Panamá.

ARTICULO 9: El personal vinculado con el presente Decreto Ley, queda clasificada en los siguientes grupos:

Capitán, Oficiales, Maestranzas y Subalternos, en los respectivos departamentos de cubierta, máquinas, radiocomunicaciones y cámara.

ARTICULO 10: Corresponde a la Autoridad Marítima de Panamá, la determinación de las subclasificaciones del personal que forma parte de la oficialidad, maestranza y subalternos, en función de los requisitos específicos de experiencia, capacitación al tipo de nave, tipo de navegación y propulsión, conforme a las leyes nacionales y a los convenios internacionales ratificados por Panamá.

ARTICULO 11: Nadie podrá ser empleado a bordo de una nave panameña, si no posee un Certificado Médico reconocido por la Autoridad Marítima de Panamá, expedido conforme las leyes nacionales y los convenios internacionales ratificados por Panamá, que demuestre que se encuentra en las condiciones de óptima salud para el trabajo marítimo que se vaya a realizar

ARTICULO 12: La Autoridad Marítima de Panamá regulará el tratamiento a los Oficiales de Marina que se hayan alejado de sus actividades profesionales a bordo.

CAPITULO TERCERO - COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR

ARTICULO 13: A partir de la vigencia del presente Decreto Ley, los particulares que desde el territorio nacional se dediquen o deseen realizar gestiones de intermediación para la colocación de tripulantes, serán autorizados y sometidos a la fiscalización, supervisión y reglamentación del Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, conforme a las disposiciones del presente capítulo.

ARTICULO 14: Se entiende por colocación de la gente de mar o alistamiento de tripulantes, a los efectos del presente Decreto Ley, cualesquiera actos o gestiones que se realicen directa o indirectamente en la República de Panamá, con la finalidad de procurar la contratación o enganche de tripulantes en nave marítima.

ARTICULO 15: Las agencias de colocación que se establezcan de acuerdo con el presente Decreto Ley deberán contratar preferentemente tripulantes de nacionalidad panameña, o extranjeros casados con nacionales, o con hijos panameños con residencia legal y domicilio habitual en el territorio nacional.

El porcentaje de marinos extranjeros que estas agencias enganchen o puedan enganchar, se establecerá en los reglamentos que a tal efecto apruebe el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, en coordinación con la Autoridad Marítima de Panamá, a fin de que en ningún caso la proporción sea desfavorable al nacional.

ARTICULO 16: Sólo las personas naturales, o jurídicas, que estén debidamente autorizadas por el Ministerio de Trabajo y, Desarrollo Laboral, en coordinación con la Autoridad Marítima de Panamá para la realización de gestiones de intermediación para la colocación de la gente de mar podrán según el caso emplear las palabras "agencia de colocación de la Gente de Mar" o "agencia de alistamiento" o cualesquiera

expresión similar, en cualquier idioma, en su nombre, pacto social, razón social, descripción de actividades.

Quedan excluidas de la aplicación del presente artículo las organizaciones sociales de trabajadores de mar, debidamente constituidas y registradas en el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

ARTICULO 17: La licencia definitiva que otorgue el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral para el ejercicio de actividades de intermediación en la colocación de tripulantes, será por tiempo indefinido a menos que el plan o planes del solicitante estén limitados a una duración fija.

ARTICULO 18: Las agencias de colocación de tripulantes deberán notificar inmediatamente al Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral cualquier cambio que efectúe en la persona de su Representante Legal o Apoderado General en la República de Panamá, su pacto social, sus directores y dignatarios, y sus accionistas, sus domicilios, números telefónicos, de telefax y de apartado postal de la empresa.

Las agencias de colocación extranjeras que operan o que desean operar en Panamá, deberán designar, por lo menos un apoderado general de nacionalidad panameña, residente en territorio nacional, con mandato inscrito en Registro Mercantil y con poderes suficientes para representar a la empresa en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos que puedan surgir, así como la descripción del domicilio, teléfono, telefax y apartado postal del apoderado general en Panamá.

ARTICULO 19: Las agencias de colocación o enganche, deberán presentar para operar o seguir operando en el país, una garantía a favor del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, por una suma no menor de cincuenta mil balboas (B/. 50,000.00) ni mayor de cien mil balboas (B/. 100,000.00), según determine el Ministerio en cada caso particular.

El depósito o garantía exigido a las agencias, de colocación puede ser hecho en dinero en efectivo depositado en el Banco Nacional de Panamá, o mediante fianza otorgada por una compañía de seguro o Institución Bancaria debidamente autorizada de conformidad con las leyes de la República de Panamá.

ARTICULO 20: El depósito o consignación de las garantías de que trata el artículo anterior no podrá ser retirado mientras la agencia depositante no compruebe ante el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, que ha suspendido sus operaciones, disuelta la sociedad y comprobado que ha liquidado sus obligaciones de carácter marítimo en el territorio nacional.

ARTICULO 21: Los depósitos de garantía serán inembargables y estarán a disposición para casos de repatriación, hospedaje y alimentación del tripulante que correspondan a la agencia de colocación en la República de Panamá, o para garantizar el pago de multas en que incurriere la agencia depositante, de acuerdo con las disposiciones del presente Decreto Ley.

ARTICULO 22: Cuando el depósito o garantía fuese reducido o agotado, la agencia depositante deberá reponerlos o complementarlos, según el caso, dentro del plazo que señale a tal efecto, el Ministerio, de Trabajo y Desarrollo Laboral.

ARTICULO 23: Las agencias de colocación de tripulantes deberán conservar en sus archivos, copia autenticada de los contratos de enrolamiento, así como cualesquiera otros documentos referentes a las condiciones en que se efectuó al alistamiento correspondiente que le sea requerido por el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

ARTICULO 24: Las agencias dedicadas a la colocación de tripulantes deberán solicitar ante el Ministerio de Comercio e Industrias la respectiva Licencia Comercial Tipo "A", previa autorización del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

ARTICULO 25: Las gestiones de intermediación para la colocación o alistamiento de la gente de mar, no deberá dar lugar al pago de remuneración alguna por parte del tripulante. Para tales efectos deberá acompañarse declaración jurada del representante legal y el secretario de la persona jurídica o de la persona natural directamente mediante la cual la empresa se compromete a no aplicar cargos o cobrar al tripulante o persona objeto del enganche, emolumentos, comisiones, costos administrativos, de papeleos ni de investigación o verificación de documentos, ni por ningún otro concepto.

ARTICULO 26: Conforme al ordenamiento Jurídico nacional y a los convenios, internacionales ratificados por Panamá queda terminantemente prohibido a las agencias de colocación, así como a la gente de mar o armadores, discriminar en la contratación o reclutamiento de tripulantes por razón de que estos tengan o no afiliación sindical. Tampoco habrá discriminación por razón de credo, raza ó filiación política.

ARTICULO 27: Las organizaciones de trabajadores y de empleadores del mar deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de injerencia de unas respecto de las otras, en relación a su constitución, funcionamiento o administración; ya sea que se realice directamente o por medio de sus agentes o miembros.

ARTICULO 28: Las agencias de colocación podrán efectuar las gestiones de enganche de tripulantes según las modalidades vigentes, de conformidad con los usos y costumbres del comercio marítimo internacional.

Tales agencias podrán exigir a los armadores el pago de honorarios por la prestación del servicio y tendrán facultad para firmar directamente con el tripulante los contratos de trabajo respectivos, siempre y cuando estén debidamente autorizados por un armador o naviero para este acto.

ARTICULO 29: El Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral cancelará la autorización o permiso de operación otorgada para el ejercicio de actividades referentes a la intermediación para la colocación de la gente de mar, cuando se incurran en algunas de las causales establecidas en la correspondiente reglamentación.

ARTICULO 30: Las agencias a las que se les cancele, por causa de inmoralidad, fraude, falsedad o quiebra, la autorización o permiso de operación y la licencia comercial para ejercer las actividades propias de las agencias de colocación no podrán obtener una nueva licencia.

En casos de quiebra fraudulenta se aplicará lo dispuesto en el artículo 633 del Código de Comercio.

CAPITULO CUARTO - CONTRATO DE ENROLAMIENTO

ARTICULO 31: Todo buque panameño deberá llevar, a bordo el documento que se denomina "Rol de Tripulación", que contendrá los siguientes datos:

- 1.- Nombre del buque e indicativo de llamada.
- 2.- Nombre del armador o naviero y su domicilio.
- 3.- Lugar y fecha de apertura del citado Rol de Tripulación.
- 4.- El nombre del capitán, oficiales suboficiales y tripulantes, con indicación de su edad, nacionalidad, domicilio, nombre y dirección del pariente más cercano.
- 5.- Cargo a bordo.
- 6.- Número del documento de identidad, carnet de marino o certificado de competencia de cada tripulante.
- 7.- Salario básico o ingreso adicional, si lo hubiese.
- 8.- Lugar y fecha de contratación.
- 9.- Lugar y fecha de enrolamiento.
- 10.- Tiempo y duración del contrato.
- 11.- Firma del capitán al momento del embarque o enrolamiento.
- 12.- Lugar y fecha del des enrolamiento.
- 13.- Firma del oficial de marina o tripulante respectivo.
- 14.- Suma pagada al momento del desembarco.
- 15.- Firma del capitán al momento del desembarco o desenrolamiento.

ARTICULO 32: El Contrato de Trabajo o de Enrolamiento del tripulante podrá celebrarse por tiempo indefinido, tiempo definido o por viaje.

ARTICULO 33: El Contrato de Enrolamiento, que podrá ser individual o colectivo, deberá transcribirse o anexarse al Rol de Tripulación, a fin de que todo tripulante aparezca debidamente registrado como miembro de la tripulación. A solicitud de la autoridad competente, el armador suministrará copia del mismo.

ARTICULO 34: El Contrato de Enrolamiento será firmado por el armador o su representante y el tripulante. Deberán darse facilidades al tripulante y a, sus consejeros para que examinen el Contrato de Enrolamiento antes de ser firmado.

ARTICULO 35: El Contrato de Enrolamiento deberá contener los siguientes datos:

- a) El nombre y apellido del tripulante, la fecha y el lugar de nacimiento, su nacionalidad, y el número de su documento de identificación, carnet de marino o certificado de competencia y pasaporte.
- b) El nombre y domicilio legal del armador o naviero;
- c) El lugar y fecha de celebración del contrato;
- ch) La designación de la nave a bordo de la cual se compromete a trabajar el tripulante.
- d) El viaje o viajes que va a emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato;
- e) La posición que va a desempeñar el tripulante a bordo;
- f) Si es posible, el lugar y la fecha en que el tripulante está obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- g) Alojamiento y alimentación a bordo.
- h) El importe de los salarios, la moneda en que se pagará, el modo y el lugar de su retribución;
- i) La fecha de terminación del contrato será:
 - 1.- Si el contrato se ha celebrado por el tiempo definido, la fecha fijada para la expiración del mismo;
 - 2.- Si se ha celebrado el contrato por viaje, el puerto de destino y el tiempo que deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser licenciado;
 - 3.- Si se ha celebrado el contrato por tiempo indefinido, las condiciones que permitirán a cada parte terminarlo, así como el plazo de aviso;
- j) Las vacaciones anuales que se concedan al tripulante;
- k) Las obligaciones del armador en lo que refiere a los accidentes, enfermedades y muerte del tripulante. Además, el nombre y domicilio de la aseguradora o afianzadora que cubre los riesgos profesionales de la tripulación y los límites de tal cobertura en el puerto en que el armador o naviero hubiere contratado póliza para tal efecto; también los beneficiarios designados por el tripulante en la póliza que le ampare.

ARTICULO 36: Es siempre obligación del naviero o armadores, antes de dar por concluida su relación de trabajo, cualquiera que sea la modalidad del contrato, repatriar al marino, a elección de éste, al lugar o puerto de contratación o al puerto de embarque.

ARTICULO 37: Además de lo dispuesto en el artículo anterior, los gastos de repatriación correrán por cuenta del armador si la relación de trabajo concluye por cualquiera de las siguientes razones:

- a) naufragio
- b) despido sin causa justificada

Los gastos de repatriación también correrán por cuenta del armador si la relación de trabajo hubiese sido suspendida por accidente ocurrido al servicio de la nave, o por enfermedad que no pueda imputarse a falta o accidente voluntario del tripulante.

Los gastos de repatriación del marino desembarcado serán sufragados por ambas partes en partes iguales, entre si, cuando la relación laboral hubiese concluido por mutuo acuerdo.

Correrán a cargo del tripulante los gastos de repatriación cuando dé por terminada la relación laboral sin consentimiento del armador o su representante.

ARTICULO 38: Los gastos de repatriación deberán comprender todo lo relacionado con el transporte, alojamiento, salario y manutención del tripulante durante el viaje hasta el lugar de contratación o puerto de embarque. También están comprendidos los gastos de manutención del tripulante hasta el momento fijado para su salida.

ARTICULO 39: El salario será pagado desde el día en que el tripulante inicie su servicio a bordo. No obstante ello, si el tripulante tuviera que emprender un viaje desde el lugar de contratación para incorporarse al buque, el salario correrá desde el inicio de dicho viaje o desde la fecha que se indique en el contrato.

ARTICULO 40: El salario se pagará en la moneda que sea pactada en el contrato de trabajo.

ARTICULO 41: Se presume o se entiende, salvo prueba en contrario, que el salario devengado por el tripulante convenido en base a cualesquiera de las modalidades contractuales establecidas en el presente Decreto Ley, cubre todos y cada uno de los recargos generados por trabajos efectuados en jornadas extraordinarias.

Para los efectos de este artículo, las horas extras se limitarán al número de horas al mes pactadas en el Contrato de Enrolamiento de acuerdo a la especialidad y tipo del servicio de la nave.

ARTICULO 42: Los salarios, prestaciones y derechos derivados del contrato de trabajo adeudados a los tripulantes que prestan servicios en naves de registro panameño, gozarán de la prelación y privilegios que les confiere el derecho de la navegación.

ARTICULO 43: Los tripulantes contratados por viaje tendrán derecho a un pago adicional proporcional de sus salarios, en caso de prolongación o retraso del viaje. No se hará reducción de salarios si el viaje se recorta por cualquier causa.

ARTICULO 44: Cuando se trata de los contratos a que se refiere al artículo anterior, si por acto de los armadores, del capitán o de los fletadores no se efectúa el viaje convenido, la tripulación tendrá derecho a retener los anticipos, cualquiera que sea la suma recibida, más los salarios vencidos.

En caso de la cancelación definitiva del viaje contratado, el armador o naviero pagará al tripulante, una suma adicional equivalente a una tercera parte del monto total del contrato.

ARTICULO 45: Si el viaje se suspendiese antes de empezar, a causa de fuerza mayor o caso fortuito, la tripulación sólo tendrá derecho a los salarios y a los anticipos recibidos.

ARTICULO 46: Si la interrupción del viaje tiene lugar después de haber salido el buque del puerto de inicio del viaje, la tripulación contratada por viaje recibirá los salarios que hubieren devengado si se hubiese realizado el viaje, o sea, el valor total del contrato por el viaje convenido.

ARTICULO 47: Del salario del tripulante solamente podrán realizarse las siguientes retenciones y descuentos:

◇

- a) La cuota del Seguro Social, cuando el tripulante esté incorporado el régimen de seguro social panameño;
- b) El pago de las deudas que el tripulante contraiga con el armador en concepto de anticipos de salarios a pagos hechos en exceso, pero en ningún caso los descuentos por este concepto podrán ser superiores al quince por ciento (15%) del salario devengado en el respectivo período de pago;
- c) El pago de las cuotas mensuales por la compra de vivienda en la entidad vendedora o una institución crediticia, o la suma que debe pagar en concepto de arrendamiento de su vivienda hasta el treinta por ciento (30%) del salario;
- ch) Las asignaciones familiares;
- d) Las cuotas sindicales ordinarias y extraordinarias de las Organizaciones de la Gente de Mar;
- <>e) El secuestro o embargo sobre el 15% del excedente de la cuantía inembargable del salario.
- f) Las que se establezcan por la Ley.

El total de las deducciones y retenciones (que se autorizan en este artículo, en ningún caso excederán del cincuenta por ciento (50%) del salario básico del tripulante, salvo lo referente al acápite ch), del presente artículo.

ARTICULO 48: El Contrato de Enrolamiento que se celebre por viaje, por tiempo definido o indefinido, quedará rescindido en los siguientes casos:

- a) Mutuo consentimiento de las partes;
- b) Decisión unilateral del armador o su representante, conforme a lo establecido en el presente Decreto Ley;
- c) Renuncia del tripulante, siempre que no implique renuncia de derechos y que conste por escrito ante la autoridad laboral o consular, o en su defecto, ante dos testigos miembros de la tripulación del buque,
- ch) Fallecimiento del tripulante;
- d) Pérdida del buque o su inhabilitación para la navegación, ya sea ésta real o presunta, según lo establezcan los contratos de seguro o fletamento existentes;
- e) Suspensión del servicio del buque a falta de utilización del mismo, siempre que dicha suspensión no sea menor de 90 días;
- f) Desembarco del tripulante a causa de enfermedad o lesión. La terminación de la relación de trabajo por razón de la ocurrencia de la presente causal, no surtirá efecto sino al final del período de incapacidad, sin perjuicio de las

indemnizaciones que correspondan por riesgos profesionales. Tratándose de naves de transporte de pasaderos al servicio internacional, la terminación surtirá efectos a más tardar treinta (30) días a partir del comienzo de la enfermedad o lesión;

- g) Transferencia de registros del buque;
- h) Cambio del propietario del buque;
- <>i) expiración del término del contrato o por la realización del viaje contratado.

◇

ARTICULO 49: En caso de pérdida por naufragio de un buque cualquiera, el armador o su representante deberá pagar a cada uno de los tripulantes empleados en dicho buque, una indemnización que les permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida del buque.

Dicha indemnización se pagará por todos los días del período efectivo de desempleo de la tripulación, con arreglo a la tasa de salario pagadero en virtud del contrato. Sin embargo, el armador podrá limitar el importe total de la indemnización que tendrá que pagar a cada tripulante en virtud del presente artículo, a una suma no menor de tres meses de salario base o su equivalente.

El armador o naviero tendrá la obligación de pagar al tripulante en efectivo, el valor de sus efectos personales perdidos o deteriorados en el naufragio.

El capitán o el armador deberá obtener, de parte de la tripulación, una declaración escrita de los efectos personales que llevan a bordo y el valor correspondiente.

ARTICULO 50: Son causas justificadas que facultan al armador a dar por terminada la relación de trabajo, sin previo aviso las siguientes:

- a) El haber sufrido engaño de parte de la tripulación, mediante la presentación de certificados falsos que le atribuyan cualidades, aptitudes o facultades de las que carezcan;
- b) Incurrir o participar el tripulante, durante el tiempo en que esté al servicio del armador, en actos de violencia, amenazas o injurias en contra del armador o de los superiores jerárquicos del tripulante o de otros miembros de la tripulación, excepto que hubiese provocación;
- c) La revelación o divulgación por parte del tripulante de secretos técnicos o asuntos administrativos reservados que puedan causar perjuicios al armador;
- ch) Incurrir el tripulante en faltas graves de probidad u honradez, o en la comisión de delitos contra la propiedad en perjuicio del armador, de la nave, o de cualquiera persona a bordo del embarcador o del consignatario;
- d) Ocasionar el tripulante, de modo intencional, durante el desempeño de sus funciones o con motivo de ellas, un daño grave en las máquinas, instalaciones, equipo, estructura u operación del buque o a la carga que se transporte;
- e) Comprometer el tripulante con su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad del buque, la carga o de las personas que allí se encuentran. Esta causal podrá invocarse en caso de que la imprudencia o descuido del tripulante conlleve la infracción de cualesquiera normas de operaciones o requerimiento

- sobre la seguridad de la navegación, contemplados en los convenios generalmente aceptados en el tráfico marítimo;
- f) Negarse el tripulante, manifiesta y reiteradamente, a adoptar las medidas preventivas y los procedimientos indicados, para evitar riesgos profesionales o daños materiales;
 - g) Desobedecer el tripulante, sin causa justificada y en perjuicio del armador las órdenes emitidas por sus superiores;
 - h) Encontrarse al tripulante en posesión de drogas prohibidas por la Ley, o presentarse al trabajo bajo la influencia de ellas, o presentarse al turno de guardia en estado de embriaguez;
 - i) La conducta inmoral o delictiva del tripulante durante la vigencia del contrato, incluyendo la participación, complicidad y encubrimiento de drogas prohibidas por la ley, estupefacientes y contrabando, el ayudar en la introducción de polizonte, o el permitir otra persona no autorizada a embarcar o desembarcar del buque;
 - j) El abandono del trabajo por parte del tripulante, que comprende el abandono del buque sin autorización o la negativa a trabajar sin causa justificada;
 - k) El no encontrarse oportunamente a bordo antes de la parada del buque, previo aviso visible a bordo del mismo;
 - l) El no auxiliar al capitán en caso de ataque o desastre que sobreviniera al buque o a la carga, sea cual fuere su naturaleza;
 - m) La inhabilidad ordinaria o la ineficiencia manifiesta para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo empleo.

ARTICULO 51: El derecho que asiste al armador de terminar el contrato de trabajo con el tripulante por las causas señaladas en el artículo 50, caduca en un plazo de tres meses, contados a partir de la fecha en que tuvo conocimiento del hecho que originó la causal.

ARTICULO 52: Si un tripulante es despedido en virtud del artículo 50, sólo tendrá derecho al salario por el servicio cumplido, al pago de vacaciones proporcionales y a su repatriación.

ARTICULO 53: El tripulante podrá dar por terminada la relación de trabajo, con derecho a las indemnizaciones prescritas en este Decreto Ley:

- a) Cuando la nave no estuviere en condición de navegabilidad, según lo determinen las autoridades locales, nacionales o internacionales pertinentes, o cuando el alojamiento, alimentación y agua de la tripulación fuere insalubre o deficiente y el capitán omitiere adoptar en un plazo razonable las medidas necesarias para remediar las deficiencias;
- b) Por maltrato o abuso del capitán, debidamente comprobado;
- c) Por el incumplimiento por parte del armador de las medidas , de seguridad, salud e higiene prescritas por las leyes y reglamentos vigentes, siempre y cuando las deficiencias sean conocidas o hayan sido advertidas al capitán y éste omitiese adoptar en un plazo razonable las medidas necesarias para remediar las deficiencias;
- ch) Cuando los salarios no se paguen en la forma prevista, por la Ley o por el contrato; <>

- <>d) Por la imprudencia o descuido grave del armador que compromete la seguridad del buque o de las personas que se encuentren a bordo;
- e) Por cualquier acción del armador o de su representante que tenga por objeto inducir al tripulante a cometer un acto ilícito;
- f) Si el tripulante hubiese sido contratado por un viaje determinado que hubiese sido substancialmente modificado.

ARTICULO 54: El derecho del tripulante a terminar el contrato por las causas señaladas en el artículo anterior, caduca dentro de los tres meses contados a partir de la fecha en que tenga conocimiento del hecho.

ARTICULO 55: El armador podrá dar por terminada la relación de trabajo por tiempo indefinido, sin que medie causa justificada prevista por la Ley, notificando el despido injustificado al tripulante con treinta días de anticipación, pagando el salario por el servicio cumplido, sus vacaciones proporcionales, la repatriación y la indemnización prevista por la Ley. El plazo de preaviso se contará a partir del primer día siguiente a la notificación del despido, y cuando el armador no notifique el despido injustificado con los treinta días de anticipación, deberá abonarle la suma correspondiente al preaviso de la tripulación.

ARTICULO 56: En el caso de un contrato de Enrolamiento por tiempo indefinido cuya terminación se dé por despido sin causa justificada, el tripulante tendrá derecho a una indemnización según la escala siguiente, no combinada:

- <>a) Por el tiempo de servicio de uno (1) hasta cinco (5) meses, el 20% del salario mensual.
- <><>b) Por el tiempo de servicio de más de cinco (5) hasta once (11) meses, el 30% del salario mensual.<>
- <>c) Por el tiempo de servicio de más de once (11) hasta veintitrés (23) meses, el 100% del salario mensual.
- <> ch) Por el tiempo de servicio de más de veintitrés (23) hasta treinta y cinco (35) meses, el 300% del salario mensual. <>
- <>d) Por el tiempo de servicio de más de treinta y cinco (35) y hasta sesenta (60), el 400% del salario mensual.
- e) Por el tiempo de servicio de más de sesenta (60) meses, el 600% del salario mensual.

Para los efectos de este artículo el salario mensual se entenderá como la suma más favorable al tripulante entre el promedio de los salarios devengados entre los últimos seis (6) meses y el último salario mensual devengado.

ARTICULO 57: Cuando el Contrato de Enrolamiento fuere por tiempo definido, el armador que lo termine sin causa justificada antes del vencimiento del plazo, quedará obligado a pagarle al tripulante los salarios base que éste hubiere de percibir, durante el tiempo restante del contrato en concepto de indemnización.

ARTICULO 58: La prescripción se regirá por las siguientes reglas:

- a) Prescriben en un (i) año todas las acciones que no tengan señalado plazo especial de prescripción en esta Ley;

- b) Prescriben en dos (2) años las acciones derivadas de un riesgo profesional. Sin embargo, éstas prescribirán en tres (3) años cuando el tripulante que no esté amparado por el Seguro Social contra el riesgo profesional continúe prestando servicio a órdenes del mismo armador, sin haber reclamado la indemnización correspondiente; o cuando el armador continúe reconociendo el total o parte del salario a la víctima o a sus causahabientes;
- c) La prescripción corre a partir de la fecha del despido o de la terminación de la relación laboral, salvo cuando se trate de un riesgo profesional, en cuyo caso correrá desde que ocurrió el riesgo.

CAPITULO QUINTO - ALOJAMIENTO Y ALIMENTACION

ARTICULO 59: El amador proporcionará a la tripulación a bordo del buque medios de alojamiento instalados convenientemente, ventilados e iluminados, en proporción al número de ocupantes y exclusivamente reservados para su uso.

Las condiciones de dichos alojamientos las señalará la Autoridad Marítima de Panamá, de acuerdo a los convenios internacionales ratificados por Panamá o a la legislación nacional sobre la materia.

ARTICULO 60: Las inspecciones para garantizar el cumplimiento de las disposiciones mencionadas en el artículo anterior, serán efectuadas de acuerdo con las directrices emanadas de la Autoridad Marítima de Panamá.

ARTICULO 61: La alimentación de la tripulación será variada, suficiente, sana, apropiada en cada caso a la navegación que realice el buque, y se ajustará a las normas que se determinarán en el reglamento interno del buque.

ARTICULO 62: La Autoridad Marítima de Panamá, establecerá las normas para un sistema de inspección sobre:

- a) Las provisiones de agua y víveres;
- b) Todas las instalaciones y locales utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua;
- c) La cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir la comida; y
- d) Los certificados de competencia de los miembros del personal del servicio de fonda conforme la legislación nacional y los convenios internacionales ratificados por Panamá.

ARTICULO 63: Cuando cualquier miembro de la tripulación encuentre que no se está cumpliendo a bordo de la nave, con los convenios internacionales o la legislación nacional sobre la materia a que se refiere el presente capítulo, podrán presentar sus quejas por escrito a la Autoridad Marítima de Panamá.

ARTICULO 64: El capitán o un oficial de marina especialmente designado por aquél a este efecto, acompañado por un miembro responsable del personal de fonda, efectuará a intervalos determinados durante la travesía, una inspección de :

- a) Las provisiones de agua y de víveres;

- b) Todos los locales e instalaciones utilizadas para el almacenaje y manipulación de víveres y agua, así como de las cocinas y cualquier otra instalación utilizada para preparar y servir la comida. El resultado de cada inspección deberá registrarse por escrito en el diario de navegación.

ARTICULO 65: La Autoridad Marítima de Panamá o su representante debidamente autorizado, efectuarán inspecciones especiales cuando reciban por escrito una protesta formulada por la mayoría de la tripulación o por una organización reconocida de armadores o de tripulantes.

Con el fin de evitar un retraso en la salida del buque, las protestas se deberán formular con la mayor anticipación posible y por lo menos, cuarenta y ocho horas antes de la hora fijada para la salida. De no efectuarse la inspección, no se podrá detener el buque por esta razón.

ARTICULO 66: La Autoridad Marítima de Panamá, o su representante debidamente autorizado, está facultada para hacer recomendaciones al armador, al capitán del buque o a cualquiera otra persona responsable, a fin de mejorar las condiciones del servicio de fonda.

ARTICULO 67: La Autoridad Marítima de Panamá deberá preparar un informe anual con base a la información sobre alojamiento y alimentación, la cual estará a la disposición de todos los organismos y personas interesadas.

CAPITULO SEXTO - DEL TRABAJO A BORDO

ARTICULO 68: La jornada ordinaria de trabajo a bordo deberá ser pactada en el contrato de enrolamiento.

Las horas de trabajo efectuadas en exceso de los límites diarios prescritos en el contrato se deberán considerar horas extraordinarias y el interesado tendrá derecho a una compensación que será fijada por Contratos colectivos o individuales, pero en ningún caso será inferior a la tasa horaria del salario básico aumentada en veinticinco por ciento (25%).

Los contratos colectivos o individuales podrán prever en lugar de un pago en efectivo de las horas extras, una compensación que consistirá en una excepción de servicio y de presencia u otra forma de compensación.

ARTICULO 69: Lo dispuesto en el artículo anterior no será aplicado al siguiente personal:

- <>a) Capitán;
- <><>b) Jefe de Máquinas;
- c) Sobrecargo, Mayordomo;
- d) Cualquier otro oficial que esté a cargo de un servicio y no haga guardias;
- e) Toda persona que trabaje principalmente por su propia cuenta;
- f) Cualquier persona remunerada sólo con una comisión o principalmente con una participación en las utilidades o ganancias.

ARTICULO 70: A los efectos de este Decreto Ley, el tiempo empleado en los siguientes trabajos no se incluirá en las horas normales de trabajo ni se considerará como horas extraordinarias de trabajo:

- <>a) Los trabajos de emergencias cuando peligre la seguridad del buque, de la carga o de las personas a bordo.
- <>b) Los trabajos exigidos por el capitán para socorrer a otros buques o a otras personas en peligro;
- c) Pasar lista, simulacros de incendio, de salvamento y ejercicios similares análogos a aquellos que están determinados por el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, que se encuentre en vigor en ese momento;
- ch) El trabajo extraordinario exigido por las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras formalidades de carácter sanitario;
- d) Los trabajos normales e indispensables que deban realizar los oficiales para determinar la situación de la nave y hacer observaciones astronómicas o meteorológicas;
- e) El tiempo extraordinario exigido por el relevo normal de las guardias.

ARTICULO 71: Ninguna disposición del presente Decreto Ley se deberá interpretar en menoscabo del derecho y la obligación del capitán de una nave a exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y marcha eficiente de la nave, ni en menoscabo de la obligación de un oficial o de un miembro del personal subalterno de realizar tales trabajos.

ARTICULO 72: Los trabajos que por su propia naturaleza impliquen un riesgo adicional al trabajo normal, serán remunerados según se acuerde en el contrato de trabajo celebrado entre el trabajador del mar y el empleador, o de acuerdo a lo dispuesto en las convenciones colectivas.

ARTICULO 73: Toda tripulación tendrá derecho a vacaciones anuales pagadas de acuerdo a lo pactado en el contrato de enrolamiento y a los convenios internacionales, de conformidad al servicio que presta la nave.

ARTICULO 74: La remuneración de los días de vacaciones podrá incluir un pago en concepto de alimentación, respetándose las costumbres y prácticas y a existentes.

ARTICULO 75: los armadores y las organizaciones de la gente del mar podrán celebrar convenciones colectivas.

ARTICULO 76: Antes de someter un conflicto colectivo a los Tribunales de trabajo Marítimo, cualquiera de las partes puede solicitar la intervención de un funcionario conciliador de la Autoridad Marítima de Panamá o su representante autorizado, a fin de intentar una solución por vía de mediación.

ARTICULO 77: Las organizaciones de la gente de mar deben presentar las peticiones, aspiraciones y quejas que estimen convenientes.

En ausencia de dicha organización, cualquier miembro de la tripulación a bordo puede presentar sus peticiones, aspiraciones y quejas por escrito ante el armador o su representante.

ARTICULO 78: Para la solución de los conflictos colectivos, de orden tanto jurídico como económico, las partes se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 2 del presente Decreto Ley.

ARTICULO 79: Regirá para los efectos de la contratación de menores de edad en el trabajo a bordo en barcos de bandera panameña, lo dispuesto en la Constitución Nacional y los convenios internacionales ratificados por Panamá.

CAPITULO SEPTIMO - OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD O ACCIDENTE

TITULO I - RIESGOS PROFESIONALES EN CASO DE A CCIDENTE

ARTICULO 80: Se entiende por riesgos profesionales los accidentes a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta de un armador.

ARTICULO 81: Para los efectos de este Decreto Ley, accidente de trabajo es toda lesión corporal o perturbación funcional que el trabajador sufra, sea en la ejecución con ocasión o por consecuencia del trabajo y , que sea producida por la acción repentina o violenta de una causa exterior o del esfuerzo realizado.

ARTICULO 82: La Autoridad Marítima de Panamá deberá aprobar una tabla de compensación mínima por riesgos profesionales por accidentes a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecuten por cuenta del armador.

ARTICULO 83: No se considerará accidente de trabajo para los efectos de aplicación de la Tabla de Compensación por Riesgos Profesionales por accidente a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador.

- 1) El que fuera provocado intencionalmente por el trabajador; y
- 2) El que fuera producido por culpa grave del trabajador, considerándose como tal la desobediencia comprobada de órdenes expresas, e! incumplimiento culposo o manifiesto de disposición del Reglamento de Prevención de Riesgos Profesionales y de Seguridad e Higiene Industrial y la embriaguez voluntaria, a no ser que en este caso el empleador o su representante le hayan permitido al trabajador el ejercicio de sus funciones en tal estado o estar en cualquier otra forma, bajo los efectos de drogas prohibidas por la ley.

TITULO II - RIESGOS PROFESIONALES EN CASO DE ENFERMEDAD

ARTICULO 84 El amador deberá proveer cobertura de seguros de riesgos de enfermedad, que resulten de cualquier enfermedad, durante el período que transcurra entre la fecha estipulada en el Contrato de Encolamiento para el comienzo del servicio y la fecha de terminación del contrato.

ARTICULO 85: El armador está exento de toda responsabilidad con respecto a la enfermedad cuando quede establecido fehacientemente que el tripulante se hubiese negado a efectuarse un examen médico y se compruebe así por las autoridades respectivas de la Autoridad Marítima de Panamá.

ARTICULO 86: La asistencia que se prestará al tripulante por cuenta del armador comprenderá:

- a) Los costos necesarios para el tratamiento médico, quirúrgico y hospitalario y el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y en la cantidad que requiera el estado del tripulante.
- b) Los costos necesarios para la alimentación y el alojamiento mientras dure el tratamiento arriba señalado.

ARTICULO 87: La asistencia al tripulante correrá a cargo del armador hasta la curación del enfermo o herido o hasta que se compruebe el carácter permanente o la incapacidad del mismo.

ARTICULO 88: En lo relativo a los trabajadores cubiertos por el régimen del Seguro Social, se estará a lo que disponen al respecto las leyes especiales que sobre esta materia rige a la Caja del Seguro Social y a la legislación sobre riesgos profesionales,

ARTICULO 89: Cuando la enfermedad ocasione al tripulante una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar la totalidad del salario mientras el tripulante enfermo permanezca a bordo, o en tierra hasta la curación o hasta la comprobación del carácter permanente de la enfermedad o hasta la terminación del contrato respectivo.

Sin embargo, la responsabilidad del armador estará limitada, en cuanto al pago del salario de una persona desembarcada, a un período de hasta doce meses contados a partir del comienzo de la enfermedad del tripulante. Tratándose de naves de transporte de pasajeros al servicio internacional, este período no será mayor de treinta (30) días.

ARTICULO 90: El armador deberá sufragar los costos usuales del funeral en caso de muerte del tripulante sobrevenida en tierra, si al momento de su fallecimiento el tripulante estuviese recibiendo la asistencia del armador motivada por una enfermedad.

ARTICULO 91: El armador o su representante deberá adoptar las medidas necesarias para proteger los bienes dejados a bordo por el tripulante enfermo, herido o muerto.

ARTICULO 92: Los litigios en relación a las obligaciones del armador en virtud del presente capítulo, deberán solucionarse de manera rápida y poco costosa, usándose el proceso abreviado u otro similar ante los respectivos Tribunales Marítimos de Trabajo de la República de Panamá, a exclusión de cualquier otro tribunal, salvo que sea acordado por escrito entre el armador y el tripulante como parte del Contrato de Enrolamiento.

CAPITULO OCTAVO - NAVES DE PESCA Y DE SERVICIO INTERIOR

ARTICULO 93: Son relaciones de trabajo las existentes entre el armador y los tripulantes de las naves de Servicio Interior y de pesca comercial, las cuales se regirán

por las normas especiales contenidas en el presente capítulo y por las disposiciones generales de este Decreto Ley que no sean contrarias.

Las normas especiales contenidas en este capítulo no serán aplicables a las naves de pesca deservicio internacional.

ARTICULO 94: Los marinos pescadores solamente podrán ser remunerados de la siguiente manera:

- a) Mediante la fijación de un salario garantizado, compuesto por un salario base no inferior al mínimo legal más un porcentaje de producto por viaje, que no será inferior al tres por ciento (3%) de dicho producto, prorrateado entre los miembros de la tripulación, deduciendo únicamente los gastos directos causados por el viaje en la nave donde preste servicios.
- b) Mediante la fijación de un salario por producción representado por un porcentaje del producto de la pesca de cada viaje deduciendo exclusivamente los gastos directos del viaje. El porcentaje del producto será distribuido entre todos los miembros de la tripulación, y sólo podrá ser pactado cuando el armador garantice a cada miembro de la tripulación que el salario que corresponda por razón de dicho porcentaje en ningún caso será inferior al salario garantizado a que se refiere el literal a) del presente artículo. Sólo se consideran como gastos directos del viaje los realizados en concepto, de combustible, lubricantes, víveres, refrigeración y carnada. El salario base que corresponda al salario garantizado, deberá incluir:
 - 1. La remuneración de los días de descanso semanal, y la remuneración de los días de fiesta o duelo nacional laborados a bordo por un cincuenta por ciento (50%) de recargo sobre el salario de la jornada ordinaria diaria.
 - 2. La remuneración de un (1) día de descanso adicional por cada ocho (8) días de servicios prestados a bordo de la nave, en compensación por las horas extraordinarias servidas durante el viaje.

PARÁGRAFO: Lo dispuesto en el artículo 45 de este Decreto Ley se aplicará a las naves de pesca y de Servicio Interior.

ARTICULO 95: Se entiende que con el salario por producción de que trata el literal b. del artículo anterior se remuneran los días de descanso semanal, los días de fiesta o duelo nacional servidos durante el viaje, así como el día de descanso adicional a que tiene derecho el tripulante por cada ocho (8) días de servicios prestados a bordo de la nave, en compensación por las horas extraordinarias laboradas durante el viaje.

ARTICULO 96: El salario del tripulante deberá liquidarse tan pronto se haya procesado el producto de la pesca, pero en todo caso dicha liquidación deberá hacerse dentro de los tres (3) días hábiles inmediatamente siguientes a la terminación del viaje.

ARTICULO 97: El alojamiento y la alimentación que reciba la tripulación durante el viaje serán suplidos por el armador y no se considerarán como parte del salario. Tampoco se considerará como parte del salario el producto de la pesca de acompañamiento que el armador obsequie a sus tripulantes.

Los alojamientos serán instalados convenientemente ventilados e iluminados, protegidos de las inclemencias del tiempo.

La alimentación será variada, suficiente y sana y se tendrá agua potable libre de toda contaminación final.

ARTICULO 98: Trotandose de naves de pesca, es permitido al empleador de acuerdo con la costumbre marítima, hacer anticipos de salarios al trabajador, antes de cada viaje. Las sumas así anticipadas podrán ser descontadas del salario del tripulante al hacerse la liquidación del salario por viaje, siempre y cuando el empleador efectúe los primeros descuentos de forzoso cumplimiento que recaigan sobre dicho salario.

ARTICULO 99: Por cada día de descanso semanal y de fiesta nacional laborado durante el viaje, el trabajador tendrá el derecho como compensación, al disfrute de un (1) día de descanso en tierra. Dicho descanso se concederá a más tardar antes de que se inicie el tercer viaje.

Cada miembro de la tripulación gozará, además, de un (1) día de descanso adicional en tierra por cada ocho (8) días de servicios prestados a bordo, en compensación del total de las horas extraordinarias servidas durante el mismo. Dicho descanso se concederá a más tardar antes de que inicie el tercer viaje.

ARTICULO 100: La contratación de la tripulación de las naves de pesca y de Servicio Interior se hará mediante contrato de enrolamiento, que además de las generales y clasificaciones del tripulante deberá contener todo lo relativo a los detalles de tiempo, ruta, condición de trabajo, salarios y lo referente a la terminación de los contratos, tal como aparecen reglamentados en los artículos subsiguientes.

ARTICULO 101: Se permite la celebración de contratos de trabajo por viaje o por temporada, siempre que la estipulación conste expresamente en el contrato escrito.

A estos efectos, se entiende como temporada, el tiempo comprendido entre la terminación de un período de veda y el inicio del siguiente período de veda, decretados por el Organismo Ejecutivo.

Cuando se celebren en forma sucesiva, cuatro (4) o más contratos por viaje en una nave de pesca, la relación de trabajo se prolongará por el resto de la temporada. El trabajo en una nave de pesca por tres (3) o más temporadas sucesivas, transformará en indefinida la relación de trabajo.

ARTICULO 102: En las relaciones de trabajo en naves de pesca y de Servicio Interior, el armador podrá dar por terminada la relación de trabajo por temporada o por tiempo definido, antes de su expiración natural o la relación de trabajo por tiempo indefinido, sin que medie causa justificada prevista por la Ley y sin necesidad de preaviso, pagando al tripulante la indemnización señalada en el artículo 56 del presente Decreto Ley.

Para la determinación del monto de la indemnización, se entenderá por salario mensual el promedio percibido durante los últimos seis (6) viajes o de los que hubiese realizado si fueran menos.

Si el tripulante hubiere sido contratado por viaje, y el viaje de la nave se cancelase antes de empezar, a causa de fuerza mayor o caso fortuito, el armador podrá dar por terminada la relación de trabajo, sin responsabilidad alguna de su parte.

ARTICULO 103: En adición a las causales generales previstas en el artículo 50 de este Decreto Ley, son causales especiales de despido justificado de los tripulantes de nave de pesca, las siguientes:

- a) El retraso grave o la inasistencia del trabajador a la hora de salida de la nave, o que presentándose no haga el viaje sin que medie causa justificada, siempre y cuando se le haya notificado al trabajador por escrito al hacerse el pago del viaje anterior, la fecha y hora de la próxima salida del barco.
- b) La aprobación o entrega no autorizada a terceros, a cualquier título, de los productos de la pesca, o de la carga o equipos de la nave.
- c) Ocasionar el tripulante, de modo intencional, un daño material en las máquinas, instalaciones, equipo o estructura de la nave.
- d) Comprometer el tripulante, con su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad de los equipos de la nave o la calidad e integridad del producto de la pesca.
- e) El naufragio o pérdida de la nave, siempre que medie negligencia del tripulante.

ARTICULO 104: El tripulante podrá dar por terminado el contrato de enrolamiento por tiempo indefinido, sin que medie causa justificada, a condición de que lo haga en puerto y dé al armador un aviso previo no inferior al término de duración de la última travesía.

ARTICULO 105: Son causas de suspensión temporal de las relaciones de trabajo, las siguientes:

- a) Los períodos de veda de especies particulares voluntariamente establecidas, de conformidad con las prácticas generalmente aceptadas por las respectivas industrias pesqueras.
- b) Los periodos de veda de especies particulares decretadas por la autoridad competente; en este caso la suspensión operará de pleno derecho, es decir, sin necesidad de declaración de la autoridad administrativa de trabajo.
- c) El daño material o mecánico que imposibilite la actividad comercial de la nave.
- d) La enfermedad o accidente de carácter no profesional que conlleve incapacidad temporal del trabajador, cuando exceda del fondo de licencia por enfermedad y hasta por un período de duración que no excederá de seis (6) meses. Esta suspensión surtirá sus efectos, a partir de la fecha en que se produjo la incapacidad, según conste en la certificación expedida por un médico al servicio del Estado o de la Caja de Seguro Social.
- e) La incapacidad del trabajador motivada por un accidente o enfermedad profesional, siempre que no fuere de carácter absoluta permanente.
- f) La licencia o permiso temporal concedida al trabajador por su empleador, a solicitud del primero.
- g) La fuerza mayor o caso fortuito, cuando tenga como consecuencia necesaria, inmediata y directa, la prolongación temporal de las actividades de la nave.

La causal de suspensión deberá ser comprobada por el empleador ante la Dirección General o Regional de Trabajo, dentro de los cinco (5) mas siguientes a la fecha de suspensión, salvo en el caso previsto en el literal b).

ARTICULO 106: Es siempre obligación del naviero o armador desembarcar al marino pescador en el puerto de zarpe, o en cualquier otro en territorio nacional, antes de dar por concluida la relación de trabajo, cualquiera que sea la modalidad del contrato.

En el caso de que el marino fuese desembarcado en puerto distinto al del zarpo, el naviero o armador estará obligado a pagarle el costo del transporte acostumbrado del lugar de desembarque al del zarpe. Esta obligación quedará sin efecto si el marino optare en el lugar que desembarque, por engancharse en otra nave. Esta disposición no será aplicable en los casos de renuncia del trabajador, salvo los fundados en causas justificadas o de abandono por parte de éste de sus labores.

ARTICULO 107: Se prohíbe la celebración de contratos de arrendamiento, o de otra índole, con miembros de la tripulación, con el propósito de eludir la responsabilidad por las prestaciones laborales.

ARTICULO 108: Las infracciones de los armadores de naves de pesca y de Servicio interior y de servicio nacional a las disposiciones del presente Decreto Ley serán sancionadas con multa por el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

La multa no podrá ser menor de cincuenta Balboas (B/. 50.00) ni excederá de doscientos cincuenta Balboas (B/.250.00).

En los casos de desacato o reincidencia la multa será de doscientos cincuenta Balboas (B/.250.00) a mil quinientos Balboas(B/. 1,500.00).

Estas sanciones se impondrán tomando en consideración la gravedad de la falta cometida y la condición económica del infractor.

ARTICULO 109: El Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral podrá autorizar la contratación de tripulantes extranjeros para que presten servicios en el territorio nacional, previa certificación de la Autoridad Marítima de Panamá de que no existe el profesional idóneo disponible para el tipo de trabajo requerido. En cuyo caso el armador o representante contará con un período de tres (3) meses para iniciar el entrenamiento de un nacional.

PARAGRAFO: El salario que devengue el titular en entrenamiento no será inferior al que recibe el asistente del cargo para el cual está entrenando.

CAPITULO NOVENO - PREVENCION DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

ARTICULO 110: Corresponderá a la Autoridad Marítima de Panamá, reglamentar las disposiciones relativas a la seguridad del trabajo y a la prevención de accidentes a bordo de buques.

ARTICULO 111: Las disposiciones referidas en el artículo anterior, reglamentarán lo referente a la prevención de riesgos profesionales y se referirán a toda norma general de prevención de accidente y protección a la salud en el empleo que sea aplicable al trabajo de la tripulación, y deberán señalar medidas para la prevención de accidentes propios del empleo Marítimo.

ARTICULO 112: Estas disposiciones comprenderán normas relativas a la seguridad industrial que incidan sobre la ejecución del trabajo a bordo de los buques.

ARTICULO 113: Tanto el armador como el capitán y su tripulación velarán por la prevención de accidentes, de conformidad con las normas internacionales y nacionales pertinentes.

CAPITULO DECIMO - INSPECCIONES

ARTICULO 114: La Autoridad Marítima de Panamá, o su representante, tienen como misión esencial la de asegurar la aplicación del presente Decreto Ley, de las otras leyes y reglamentos relativos a las condiciones de trabajo de la tripulación en las naves pertenecientes a la Marina Mercante Nacional.

ARTICULO 115: La Autoridad Marítima de Panamá, o la persona que ésta designe, en coordinación con las autoridades portuarias correspondientes, o sus representantes que se encuentren provistos de documentos que acreditan su condición, de conformidad con los convenios internacionales aplicables, estarán facultados para:

- a) Inspeccionar todo buque de bandera panameña. Queda entendido que el momento y las circunstancias de estas visitas deberán fijarse de suerte que evite, en todo lo posible, serias molestias a la explotación del buque;
- b) Realizar las investigaciones necesarias e interrogar al personal del buque, así como cualquier otra persona cuyo testimonio pudiere ser útil; y solicitar la presentación de todos los documentos del buque exigidos por la legislación panameña y los convenios internacionales relacionados con el objeto de la inspección;
- c) Rendir un informe por escrito señalando las anomalías o las infracciones que el buque esté cometiendo o si bien cumple con ellas, de acuerdo a las normas vigentes y convenios internacionales ratificados por Panamá.

ARTICULO 116: La Autoridad Marítima de Panamá o sus representantes debidamente autorizados, están obligados, so pena de sanciones penales y/o administrativas establecidas en la Ley, a no revelar el secreto de los asuntos comerciales que pudieran conocer durante el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 117: En casos de infracción a las normas vigentes y convenios internacionales ratificados por Panamá sobre salud y condiciones de trabajo a bordo, la Autoridad Marítima de Panamá adoptará las medidas que estime necesarias para corregir las deficiencias, incluyendo hasta la detención del buque respectivo.

ARTICULO 118: Tanto las inspecciones de trabajo como las de seguridad marítima, se realizarán coordinadamente de manera que coincidan en lo posible, afin de evitar perjuicios indebidos a la navegación y al transporte marítimo.

ARTICULO 119: La Autoridad Marítima de Panamá, en base a sus propias investigaciones o en base a las investigaciones de la entidad que designe, rendirá un informe escrito a las autoridades correspondientes, señalando las anomalías o las infracciones descubiertas durante las inspecciones, y recomendará la imposición de las sanciones que correspondan.

ARTICULO 120: El Organismo Ejecutivo, deberá destinar adicionalmente, una suma equivalente al monto recaudado, producto de las multas impuestas en base a las sanciones del presente Decreto Ley, para los fines de inspección laboral a los buques y programas de educación sindical laboral.

CAPITULO DECIMO PRIMERO NORMAS PROCESALES

SECCION I - DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 121: Créase dentro de la jurisdicción especial del trabajo dos (2) Juzgados Liberales Marítimos que tendrán competencia privativa para conocer de las controversias que se originen por razón del trabajo en el mar y en las vías navegables, así:

Un Juzgado Laboral Marítimo del Litoral Pacífico, con sede en el Distrito de Panamá, que tendrá jurisdicción dentro de las circunscripciones que comprenden la Primera, Tercera, Cuarta y Sexta Sección de Trabajo, según se encuentra reglamentado en la legislación laboral vigente.

Un Juzgado Laboral Marítimo del Litoral Atlántico, con sede en el Distrito de Colón, que tendrá jurisdicción dentro de las circunscripciones que comprenden la Segunda y Quinta Sección de Trabajo, según se encuentra reglamentado en la legislación laboral vigente.

ARTICULO 122: Los Jueces Laborales Marítimos y sus suplentes serán nombrados por el pleno del Tribunal Superior de Trabajo, de acuerdo a las normas de la Carrera Judicial.

ARTICULO 123: Para desempeñar el cargo de Juez Laboral Marítimo se requiere:

- 1. Ser ciudadano panameño;
- 2. Haber cumplido 30 años de edad;
- 3. Poseer título universitario en Derecho y demostrar haber tenido experiencia durante un período no menor de cinco (5) años en asuntos relacionados con el trabajo en el mar y las vías navegables;
- 4. Poseer certificado de idoneidad profesional expedido por la Corte Suprema de Justicia;
- 5. No haber sido condenado por falta o delito alguno que implique deshonestidad, falta de probidad, perjurio o violación de ética profesional.

ARTICULO 124: Los Jueces Laborales Marítimos tendrán los mismos deberes, derechos y prerrogativas que los Jueces Seccionales de Trabajo.

El personal subalterno de dichos juzgados será nombrado por el respectivo Juez de acuerdo a las normas de la Carrera Judicial.

Los sueldos del personal de los Juzgados Laborales Marítimos, así como los gastos que demande la administración de justicia en esos juzgados, serán pagados por el Estado.

ARTICULO 125: Las normas contenidas en el artículo 991 del Decreto de Gabinete No. 152 de 30 de diciembre de 1971, regularán el modo como deberá tramitarse y resolverse las controversias que se originen por razón de la aplicación del presente Decreto Ley, salvo el traslado de la demanda que se hará por un término de diez (10) días.

Cualquier vacío de las disposiciones procesales aplicables de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, se resolverá de acuerdo a lo dispuesto en el Libro IV del Código de Trabajo vigente.

ARTICULO 126: Procede el recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Trabajo, contra las resoluciones dictadas en primera instancia por los Juzgados Laborales Marítimos que pongan fin al proceso o imposibiliten su continuación, en aquellos casos en que la cuantía exceda de quinientos balboas (B/.500.00).

ARTICULO 127: Procede el recurso de casación laboral en contra de las resoluciones dictadas en segunda instancia por el Tribunal Superior de Trabajo que resuelva las controversias que se originen por razón de la aplicación del presente Decreto Ley, bajo los límites establecidos en el artículo 925 del Código de Trabajo.

ARTICULO 128: Lo enunciado en el presente capítulo es sin perjuicio del derecho del tripulante a recurrir por la jurisdicción marítima ordinaria para obtener el resarcimiento de los daños y perjuicios que pudiera haber sufrido como consecuencia de la enfermedad o accidente profesional.

SECCION II - NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MARITIMO LABORAL

ARTICULO 129: La relación de trabajo se regirá por la Ley del pabellón de la nave donde se preste el servicio.

A falta de tratados internacionales, la admisibilidad de las pruebas se somete a la Ley de los Tribunales panameños. La Ley extranjera en esta materia se aplicará siempre que no viole el orden público panameño.

Las relaciones colectivas de trabajo y sus derechos conexos se rigen por la Ley del Pabellón.

ARTICULO 130: El Tribunal competente para conocer privativamente de las acciones derivadas del contrato de trabajo o de la relación de trabajo será:

- <>1.- El del Pabellón de la Nave en donde presta servicio el trabajador.
- <><>2.- El Tribunal también retendrá la competencia cuando el trabajador practique secuestro sobre la nave cumpliendo con los requisitos procesales que exija la Ley panameña.
- 3.- El Tribunal Marítimo de Panamá será competente para conocer las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil extracontractual generada de la relación laboral.

Podrá practicarse la Cooperación Judicial en materia de obtención de pruebas Solicitadas por Tribunal extranjero; sin embargo, la anuencia en esta cooperación judicial no conlleva el reconocimiento de la competencia del Tribunal Extranjero ni mucho menos la obligatoriedad de ejecutar la sentencia extranjera.

PARAGRAFO: Los problemas laborales que surjan con naves de pabellón extranjero serán de competencia del Tribunal Marítimo de Panamá,. así como las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil extracontractual generadas de relaciones laborales.

ARTICULO 131: Toda sentencia proveniente de un Tribunal extranjero que envuelva una pretensión de Derecho Marítimo Laboral, calificada así por el Juez panameño, podrá ser ejecutada si reúne los siguientes requisitos:

- 1.- Que el Tribunal sea competente para pronunciar dicha sentencia y que la misma no viole reglas de competencia judicial de nuestro sistema Procesal Marítimo Laboral;
- 2.-Que la sentencia no conculque Normas de Orden Público;
- 3.-Que las partes hayan sido personalmente notificadas, es decir. que no se haya dictado la sentencia en rebeldía;
- 4.-Que la sentencia haga tránsito de cosa juzgada, y
- 5.-Que la sentencia esté debidamente autenticada y traducida al idioma español, si así fuese el caso.

ARTICULO 132: El Proceso de Exequátur, se formaliza ante la Sala IV de Negocios Generales de la Corte Suprema de Justicia. En esa instancia de conformidad a la naturaleza de la pretensión se abrirá etapa de pruebas, contrapruebas y alegatos hasta poner el proceso en estado de decidir si se ejecuta o no la sentencia extranjera.

La sentencia extranjera podrá invocarse dentro de un proceso cuando la misma se invoque como excepción, o como un simple hecho sin que deba someterse al proceso de exequátur para su homologación.

ARTICULO 133: El derecho extranjero se podrá probar mediante copia autenticada de las normas pertinentes, decisiones de los Tribunales, estudios doctrinales y dictámenes rendidos por abogados idóneos, sin perjuicio de la facultad del Juez para investigar y aportar de oficio al proceso, prueba de la Ley extranjera vigente.

CAPITULO DECIMO SEGUNDO - PATRONATO NACIONAL PARA LA EDUCACION NAUTICA

ARTICULO 134: Créase el Patronato Nacional para la Educación Náutica, como un organismo técnico adscrito a la Autoridad Marítima de Panamá y cuyo objetivo es la

educación náutica en el país, proveer de los recursos económicos necesarios para el otorgamiento de préstamos o becas a favor de los nacionales que deseen recibir instrucción que les capacite en el ejercicio de los oficios y profesiones relativas al trabajo en el mar y las vías de navegación; y en general, sufragar los costos y erogaciones destinados a fomentar la educación náutica a todos los niveles. Este Patronato tendrá la administración y ejecución de los fondos para la asistencia de la educación náutica.

ARTICULO 135: El Patronato Nacional para la Educación Náutica quedará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director General de la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá, o el funcionario que él designe, quien lo presidirá;
- b) El Director de la Escuela Náutica de Panamá, quien servirá como Secretario General del Patronato;
- c) Un representante de las organizaciones sociales de trabajadores del mar debidamente inscritas en el Ministerio Trabajo y Desarrollo Laboral, escogido de ternas enviadas por dichas organizaciones a la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá.
- d) Un representante de las Asociaciones o Gremios de Oficiales de Marina Mercante, escogidos de ternas enviadas por dichas asociaciones a la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá.
- e) Un representante de los armadores escogidos de ternas que envíen tales asociaciones a la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá.
- f) El Administrador Ejecutivo, con derecho a voz, pero no a voto.

ARTICULO 136: Créase el Fondo de Asistencia para la Educación Náutica con el propósito de llevar a cabo la ejecución de los objetivos principales del Patronato Nacional para la Educación Náutica, el cual estará constituido por los siguientes aportes:

- a) El tres por ciento (3%) del monto del Seguro Educativo.
- b) El cincuenta por ciento (50%) del producto de las multas que se impongan conforme a esta Ley.
- c) Las asignaciones presupuestarias que para estos efectos establezca el Estado, que en todo caso no serán inferiores a los gastos de Administración de personal, mobiliario y local requerido para el funcionamiento de este patronato; y,
- d) Cualesquiera otros aportes provenientes de otras instituciones públicas o fuentes privadas.

Este Fondo se manejará a través de una cuenta especial que se abrirá en el Banco Nacional de Panamá.

ARTICULO 137: El Fondo de Asistencia para la Educación Náutica será administrado por un Comité Técnico, que estará conformado de la siguiente manera:

- a) El Director General de la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá o la persona que él designe, quien lo presidirá;

- b) El Director de la Escuela Náutica de Panamá o la persona que él designe;
- c) El administrador Ejecutivo del Patronato Nacional para la Educación Náutica.

ARTICULO 138: Los miembros del Comité Técnico se encuentran autorizados para girar hasta la suma de TRES MIL BALBOAS (B/. 3,000.00) contra la cuenta especial de que trata el artículo 136 de la presente Ley.

ARTICULO 139: Cuando se trate de erogaciones mayores de TRES MIL BALBOAS (B/. 3,000.00), se requerirá la aprobación de la mayoría absoluta de los miembros del Patronato Nacional para la Educación Náutica, todo lo cual se autorizará de conformidad con las disposiciones reglamentarias que para tal efecto adopte el Patronato.

ARTICULO 140: La Contraloría General de la República, fiscalizará el manejo del Fondo de conformidad con la disposiciones legales pertinentes.

ARTICULO 141: El Organo Ejecutivo reglamentará el funcionamiento, estructura interna y demás aspectos del Fondo de Asistencia para la Educación Náutica.

ARTICULO 142: Los préstamos y becas otorgados por el Patronato Nacional para la Educación Náutica deberán ser aprobados por la mayoría absoluta de los miembros del Patronato y según los reglamentos que se adopten a tales efectos. Los préstamos así aprobados deberán suscribirse de conformidad con los términos y condiciones que usualmente son exigidos por el Instituto para la Formación y Aprovechamiento de los Recursos Humanos (I.F.A.R.H.U.) a sus prestatarios, excepto en lo relacionado con la cuantía.

Los intereses devengados por los préstamos otorgados por el Patronato gozarán de los mismos privilegios fiscales que gozan aquellos otorgados por el I.F.A.R.H.U., por lo tanto, podrán ser deducible del impuesto sobre la renta del prestatario.

Los cobros de la morosidad de estos préstamos se realizarán a través del Patronato Nacional para la Educación Náutica.

ARTICULO 143: El presente Decreto Ley deroga los artículos 251 a 278 del Decreto de Gabinete No. 252 del 30 de diciembre de 1971 y cualesquier otra norma que le sea contraria.

ARTICULO 144: Este Decreto Ley entrará en vigencia sesenta (60) días a partir de su promulgación en la Gaceta Oficial.

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE Dado an la ciudad de Panamá, a los 26 días del mes de febrero de mil novecientos noventa y ocho (1998).