

REPÚBLICA DE PANAMÁ  
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

DECRETO EJECUTIVO No. 86  
22 de febrero de 2013.

Por medio del cual se reglamenta El Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
en uso de sus facultades constitucionales y legales,

DECRETA:

TÍTULO PRIMERO  
DISPOSICIONES GENERALES

**ARTÍCULO 1.** Para los efectos del presente Decreto Ejecutivo, los siguientes términos y siglas se entenderán así:

**Accidente de trabajo:** Todo suceso que produzca lesión corporal o perturbación funcional en la gente de mar, sea en la ejecución, con ocasión o por consecuencia del trabajo y que sea producido por la acción repentina o violenta de una causa exterior o del esfuerzo realizado.

**Acuerdo de empleo:** Se refiere al contrato de trabajo o contrato de enrolamiento.

**Acuerdo de empleo por viaje:** Es aquel que se celebra de puerto a puerto, independientemente de la travesía que haga la nave.

**Aguas Abrigadas:** Aquella zona marítima que cuenta con las condiciones, naturales o creadas, de resguardo, con las dimensiones y profundidad apropiadas para el atraque, permanencia y operación de las embarcaciones.

**Armador:** Cualquier persona natural o jurídica, propietaria del buque o cualquier otra organización, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que corresponden a los armadores en virtud del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006, independientemente de otra organización o persona que desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

**Arqueo bruto:** Es el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre el arqueo contenido en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya.

**Autoridad Competente:** La Autoridad Marítima de Panamá será la autoridad designada para la regulación, aplicación y reglamentación de las normas consagradas en el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

**Buque:** Toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.



**Cadete:** Aspirante a oficial de marina mercante, cuyo programa de capacitación incluye el perfeccionamiento de competencias académicas y profesionales, así como la formación de conductas y actitudes bajo la observancia y fiel cumplimiento de las normas, reglamentos y órdenes existentes.

**Caso Fortuito:** El que proviene de acontecimientos propios de la naturaleza, que no hayan podido ser previstos por el hombre.

**Certificado de Trabajo Marítimo:** Es el certificado emitido por la Autoridad Marítima de Panamá que acredita que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques de registro panameño cumplen con las disposiciones del presente Decreto Ejecutivo.

**Código PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

**Comisiones de Bienestar:** Aquellas conformadas por representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar, de las autoridades competentes y, si procede, de organizaciones benévolas y entidades sociales, encargadas de examinar regularmente las instalaciones de bienestar a fin de cerciorarse de que sean apropiadas, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar.

**Convenio SOLAS:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptado por la República de Panamá mediante Ley 7 del 27 de octubre de 1977.

**Convenio STCW:** Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar, 1978 enmendado, adoptado por la República de Panamá mediante Ley 4 de 15 de mayo de 1992.

**Declaración de Conformidad Laboral Marítima:** Es el documento que deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo y en el que se establecen las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo del Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

**Fuerza Mayor:** Situación producida por hechos del hombre, a los cuales no haya sido posible resistir.

**Gente de Mar/ Tripulante o Marino:** Toda persona que esté empleada, contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque.

**Horas de Trabajo:** Designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque.

**Horas Extraordinarias:** Horas trabajadas en exceso de la jornada ordinaria de trabajo.

**Horas de Descanso:** Designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves. Las pausas breves serán aquellas que abarquen menos de una hora o las pausas para tomar las comidas, las cuales no contarán como tiempo de descanso.

**Hostigamiento:** Toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra la gente de mar por haber presentado ésta una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

**Inmediaciones de Aguas Abrigadas:** Son aquellos cuerpos de agua que rodean las zonas de aguas abrigadas, incluyendo los canales interiores del puerto, como tierra firme, terrenos colindantes con la costa y además accidentes geográficos próximos.



**Marinero Preferente:** Todo marino que sea considerado competente para desempeñar cualquier trabajo, distinto de un trabajo de supervisión o de marinero especializado, que pueda exigirse a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta o a todo marino que sea designado como tal por la legislación o la práctica nacional o en virtud de un convenio colectivo.

**MODU:** Plataformas de Perforación Mar Adentro.

**OIT:** Organización Internacional del Trabajo.

**OMI:** Organización Marítima Internacional.

**OMS:** Organización Mundial de la Salud.

**Organización Reconocida:** La entidad u organización debidamente autorizada por la Autoridad Marítima de Panamá para realizar inspecciones, auditar, emitir certificados en nombre de la República de Panamá, y en general, realizar los actos que la Autoridad Marítima de Panamá disponga delegar en ella.

**Período de 24 Horas:** Es el período que inicia de las 00 horas y finaliza a las 24 horas.

**Período Nocturno:** Es el período que inicia de las 20:00 horas y finaliza a las 06:00 horas.

**PIIP:** Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

**Queja:** Querrela que es presentada por un marino o gente de mar, organización profesional, asociación, sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque y la salud de la gente de mar que trabaja a bordo.

**Rol de Tripulación:** Libro donde se registran a todos los miembros de la tripulación, incluyendo datos personales, número de certificado o carné de marino, salario, duración del contrato y puerto de desembarque.

**Salario Básico:** Es la remuneración y cualesquiera que sean los elementos que la componen, correspondiente a las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, vacaciones pagadas o cualquier otra remuneración adicional.

**Salario Consolidado:** Sueldo o salario que comprende el salario básico y otras prestaciones relacionadas con el salario; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todas las demás prestaciones relacionadas con el salario, o bien puede incluir sólo algunas de estas prestaciones en una consolidación parcial.

**Servicio de Contratación y Colocación:** Designa toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores.

**Viaje Internacional:** Viajes realizados desde un país hasta un puerto situado fuera de dicho país.

Los términos definidos en este artículo podrán ser utilizados en mayúscula o minúscula, singular o plural.

**ARTÍCULO 2.** El presente Decreto Ejecutivo se considera de orden público y se aplica a todos los buques de bandera panameña, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca



4

u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. Este Decreto Ejecutivo, no se aplica a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares.

**ARTÍCULO 3.** El presente Decreto Ejecutivo se aplica a toda la gente de mar que esté empleada, contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque, tal cual se define en el artículo 1.

Quedan exentos del cumplimiento del párrafo anterior:

- a. Pilotos de puerto
- b. Trabajadores portuarios
- c. Inspectores de buques
- d. Superintendentes
- e. Los trabajadores sujetos al régimen laboral especial de la Autoridad del Canal de Panamá.
- f. El personal técnico de plataformas de perforación mar adentro o MODU.

Para efectos del presente Decreto Ejecutivo, y en cuanto a las plataformas de perforación mar adentro o MODU, se considerará como gente de mar aquellas personas que por su formación y calificación queden cubiertos por las normas del Convenio STCW.

**ARTÍCULO 4.** La Autoridad Competente velará por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas consagradas en el presente Decreto Ejecutivo y en los convenios internacionales en materia laboral marítima ratificados por la República de Panamá, y coordinará con otras instituciones del Estado su adecuada ejecución.

**ARTÍCULO 5.** Todos los armadores de buques de registro panameño, asegurarán la igualdad de condiciones de vida y de trabajo tanto a sus nacionales, como a extranjeros que laboren a bordo de estos buques.

**ARTÍCULO 6.** Los casos no previstos en este Decreto Ejecutivo, ni en las disposiciones legales reglamentarias o complementarias, o en Convenios Internacionales ratificados por la República de Panamá, se resolverán de acuerdo con los principios generales del Derecho Laboral y las normas establecidas en Leyes, Decretos, Resoluciones que regulen casos o materias semejantes.

**ARTÍCULO 7.** En caso de conflictos entre las partes sobre la aplicación o interpretación de las disposiciones reglamentarias o complementarias, o en Convenios Internacionales, prevalecerá la disposición o la interpretación más favorable a la gente de mar.

**ARTÍCULO 8.** Las estipulaciones, actos o declaraciones que impliquen disminución, adulteración, dejación o renuncia de los derechos reconocidos en el presente Decreto Ejecutivo a favor de la gente de mar son nulas y por tanto, no obligan a los contratantes aunque se expresen en un convenio o en cualquier otro pacto.

## **TÍTULO SEGUNDO**

### **REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES**

#### **CAPÍTULO I**

#### **EDAD MÍNIMA PARA TRABAJAR A BORDO**

**ARTÍCULO 9.** Ninguna persona menor de 18 años podrá ser empleada, contratada o trabajar a bordo de un buque de registro panameño, a excepción del cadete que por razones educativas realizan su práctica profesional a bordo de un buque de registro panameño.



Las personas menores de 18 años que por razones educativas hayan sido autorizadas para realizar su práctica profesional a bordo de un buque no podrán hacerlo en periodo nocturno.

## CAPÍTULO II

### CERTIFICADO MÉDICO

**ARTÍCULO 10.** La gente de mar empleada a bordo de un buque deberá poseer un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar en el mar las tareas de rutina y de emergencia. El certificado médico deberá ser expedido por un médico debidamente calificado antes de que la gente de mar inicie labores a bordo de un buque.

**ARTÍCULO 11.** La Autoridad Competente regulará todo lo concerniente a la emisión, contenido y validez del certificado médico de conformidad con lo que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978, Enmendado (Convenio de Formación), el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 y las Directrices para la realización de reconocimientos médicos de la gente de mar (OIT/OMI) con inclusión de todas sus versiones, así como todas las demás directrices internacionales publicadas por la OIT, la OMI y la OMS, en lo que se refiere a la emisión y regulación de los certificados médicos de la gente de mar.

**ARTÍCULO 12.** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, serán considerados válidos los certificados médicos expedidos con arreglo a los requisitos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Enmendado. Serán válidos también los certificados médicos que cumplan en sustancia con esos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación.

**ARTÍCULO 13.** En el certificado médico se constatará que los sentidos de audición y vista del interesado sean satisfactorios a través de exámenes de audición y visión, además de un examen físico el cual determine que el interesado no sufre de ninguna afección que pueda agravarse durante su servicio en la mar o que lo incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de otras personas a bordo.

Deberá incluirse en el examen de visión la prueba de percepción de los colores para aquellas personas que vayan a ser empleadas en servicios en los que su aptitud para el trabajo no se deba ver disminuida por el daltonismo o mala percepción de los colores.

**ARTÍCULO 14.** Los certificados médicos serán válidos por un periodo máximo de dos (2) años. Los certificados de percepción de los colores serán válidos por un periodo máximo de seis (6) años.

**ARTÍCULO 15.** En casos urgentes, la Autoridad Competente permitirá que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta el próximo puerto de escala donde pueda obtener un certificado de un médico reconocido, a condición de que:

1. El permiso no exceda de tres meses, y
2. El marino interesado tenga un certificado médico vencido de fecha reciente.

**ARTÍCULO 16.** Cuando el periodo de validez de un certificado médico expire durante el curso de una travesía, seguirá siendo válido hasta el siguiente puerto de escala en que el marino interesado pueda obtener un certificado de un médico reconocido, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

**ARTÍCULO 17.** Los certificados médicos de la gente de mar deberán ser expedidos al menos en idioma inglés.



### CAPÍTULO III

#### FORMACIÓN Y CALIFICACIONES

**ARTÍCULO 18.** La Autoridad Marítima de Panamá es la Entidad Competente para 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 y carné de identificación de marinos necesarios para el trabajo a bordo de las naves de registro panameño, y podrá sancionar en caso de violaciones o incumplimiento de dichas normas.

**ARTÍCULO 19.** La gente de mar que trabaje a bordo de un buque de bandera panameña deberá contar con la formación y calificaciones adecuadas y mantener a bordo un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones, debidamente emitido o refrendado por la Autoridad Competente.

La formación y la certificación deberá ajustarse a los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la OMI.

**ARTÍCULO 20.** La gente de mar deberá completar satisfactoriamente una formación sobre seguridad individual a bordo y cualquier otro requerimiento o exigencias de las normas y convenios internacionales, así como la legislación nacional vigente.

**ARTÍCULO 21.** El centro educativo en conjunto con el capitán o su designado, son los encargados de supervisar las tareas de adiestramiento realizadas por el cadete a bordo, de conformidad con lo establecido en el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, 1978, Enmendado.

### CAPÍTULO IV

#### CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

**ARTÍCULO 22.** La operación de colocación en un buque no podrá dar lugar a que la gente de mar, pague directa o indirectamente una remuneración o gratificación por el servicio recibido. Esta actuación dará como resultado la cancelación de la licencia de operaciones expedida por la Autoridad Competente, según sea el caso.

**ARTÍCULO 23.** El Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral será la entidad encargada de regular los servicios de contratación y colocación que se establezcan en el territorio de la República de Panamá, de conformidad con lo que establece la legislación nacional vigente.

Las personas naturales o jurídicas que estén interesadas en ofrecer los servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en la República de Panamá, cuyo principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar o que contrate y coloque a un número significativo de marinos, deberán tener una licencia de operación otorgada por el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

**ARTÍCULO 24.** Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará también a las organizaciones de la gente de mar que estén ubicadas en el territorio de la República de Panamá y que deseen ofrecer los servicios de contratación y colocación con el fin de poner marinos nacionales a disposición de buques de registro panameño, siempre y cuando reúnan las siguientes condiciones:



- a. El servicio de contratación y colocación opere con arreglo a un convenio colectivo suscrito entre la organización de gente de mar y un armador.
- b. Tanto la organización de la gente de mar como el armador estén ubicados en el territorio nacional.
- c. El convenio colectivo que autoriza el funcionamiento del servicio de contratación y colocación haya sido legalizado y registrado en el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.
- d. El servicio de contratación y colocación tenga un funcionamiento regular y haya previsto medidas de protección y promoción de los derechos de empleo de la gente de mar que se le exigen a los servicios privados de contratación y colocación.

**ARTÍCULO 25.** Los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar que estén establecidos en países o territorios en los que no se aplique el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 deberán asegurarse de que éstos servicios estén en conformidad con las disposiciones de la Regla 1.4 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 y que poseen un sistema de certificación que respalde la contratación y colocación de la gente de mar.

Cuando el armador utilice servicios de contratación y colocación de gente de mar que estén establecidos en países o territorios en los que no se aplique el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, éste será el único responsable en caso de detención de la nave al momento de llevarse a cabo una inspección, ya sea por el Estado bandera o por el Estado rector de puerto, así como de las sanciones que implique la detención del buque.

**ARTÍCULO 26.** Podrán mantenerse en la República de Panamá servicios de contratación y colocación públicos y gratuitos para la gente de mar en el marco de una política destinada a atender las necesidades de la gente de mar y de los armadores, ya se trate de un servicio que forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores o que funcione en coordinación con éste, siempre que los mismos operen de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar previstos en este Decreto Ejecutivo.

**ARTÍCULO 27.** La autoridad competente prohibirá que los servicios de contratación y colocación de gente de mar empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, o a disuadirla de ello.

**ARTÍCULO 28.** Los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otro documento de viaje similar, deberán ser pagados y facturados a la gente de mar y no se considerará infracción a la prohibición establecida en el artículo 22, no obstante, los costos de visado correrán por cuenta del armador.

**ARTÍCULO 29.** Los servicios de contratación y colocación que operen en la República de Panamá deberán cumplir con lo siguiente:

- a. Llevar un registro actualizado de toda la gente de mar contratada o colocada por su intermediación, el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad con fines de inspección.
- b. Asegurarse de que la gente de mar conozca los derechos y obligaciones previstos en sus acuerdos de empleo antes o durante el proceso de contratación, y de que se adopten las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda revisar sus acuerdos de empleo antes y después de haberlos firmado y reciba copia de los mismos.
- c. Verificar que la gente de mar contratada o colocada por su intermediación posea las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate, y que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con lo dispuesto en el presente Decreto Ejecutivo y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo.





- d. Asegurarse, en la medida en que sea factible, de que el armador tenga los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en un puerto extranjero.
- e. Examinar y constatar toda queja relativa a sus actividades y notificar toda queja pendiente a la autoridad.
- f. Establecer un sistema de protección, por medio de un seguro o de una medida apropiada equivalente, para compensar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que ésta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación y colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar.

**ARTÍCULO 30.** Las personas naturales o jurídicas que realicen directa e indirectamente gestiones de colocación, alistamiento o intermediación de la gente de mar, en infracción a las disposiciones de este Decreto Ejecutivo, quedarán sujetas a las sanciones administrativas que correspondan.

### **TÍTULO TERCERO CONDICIONES DE EMPLEO**

#### **CAPÍTULO I**

#### **ACUERDO DE EMPLEO**

**ARTÍCULO 31.** La gente de mar que trabaje a bordo de un buque de bandera panameña deberá tener un acuerdo de empleo firmado por el marino y por el armador o un representante del armador que garantice condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo.

Deberá darse la oportunidad a la gente de mar de examinar las condiciones previstas en los acuerdos de empleo y, de ser necesario, pedir asesoramiento antes de firmarlo y aceptarlas libremente.

**ARTÍCULO 32.** El armador y la gente de mar deberán conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo.

El armador deberá mantener siempre a bordo y a disposición de la gente de mar, incluido el capitán del buque, y de cualquier autoridad que corresponda, inclusive la de los puertos donde el buque haga escala, copia de los acuerdos de empleo de la gente de mar a bordo para su revisión.

**ARTÍCULO 33.** En adición a lo establecido en el artículo anterior, el armador deberá mantener a bordo un ejemplar del convenio colectivo en caso de que los acuerdos de empleo estén regidos por el mismo.

Cuando los acuerdos de empleo de la gente de mar y los convenios colectivos aplicables no estén escritos en inglés, deberá disponerse también de las versiones en inglés de un ejemplar del acuerdo de empleo y de aquellas partes del convenio colectivo que estén sujetas a inspección por el Estado rector de puerto.

**ARTÍCULO 34.** Los acuerdos de empleo deberán contener los siguientes datos:

- a. Nombre completo, fecha, lugar de nacimiento y nacionalidad de la gente de mar.
- b. Nombre y dirección del armador.
- c. Lugar y fecha de celebración del acuerdo de empleo.
- d. Funciones que desempeñará la gente de mar.
- e. Salario básico o consolidado mensual devengado, según sea el caso o fórmula utilizada para calcularlo.
- f. Número de días de vacaciones anuales a ser pagadas o fórmula utilizada para calcularlo.





- g. Condiciones para la terminación del acuerdo de empleo, con inclusión de los siguientes datos:
- Si el acuerdo se ha concertado para un período de duración indeterminado, las condiciones de terminación del acuerdo de empleo establecidas en este Decreto Ejecutivo, así como el plazo de preaviso;
  - Si el acuerdo se ha concertado para un período de duración determinado, la fecha de expiración, y
  - Si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino;
- h. Prestaciones de protección de la salud que el armador ha de proporcionar a la gente de mar y las de seguridad social.
- i. Lugares a los que la gente de mar tendrá derecho a ser repatriada de conformidad con el Capítulo VIII del presente Título.
- j. Período máximo de servicio ininterrumpido a bordo al término del cual la gente de mar tendrá derecho a repatriación.
- k. Referencia al convenio colectivo si procede.
- l. Horas de descanso.
- m. Prestaciones adicionales que devenga la gente de mar, si las hubiere.
- n. Forma de realizarse el pago.

**ARTÍCULO 35.** El acuerdo de empleo de la gente de mar podrá celebrarse por tiempo indefinido, por tiempo definido o por viaje.

**ARTÍCULO 36.** El acuerdo de empleo por tiempo definido de la gente de mar debe constar siempre por escrito y el plazo de duración no podrá ser mayor de un (1) año.

**ARTÍCULO 37.** El armador podrá dar por terminada anticipadamente la relación de trabajo por tiempo indefinido, notificando por escrito a la gente de mar con un mínimo de quince (15) días de anticipación, pagando el salario por el servicio cumplido, sus vacaciones proporcionales, la repatriación y la indemnización prevista en este Decreto Ejecutivo. El plazo de preaviso se contará a partir del primer día siguiente a la notificación de la terminación anticipada de la relación de trabajo. En caso de que el armador no llegare a notificar de la terminación de la relación de trabajo con quince días de anticipación, deberá pagarle la suma correspondiente al preaviso.

Deberá tomarse en cuenta la última travesía del buque y su llegada a puerto al momento de cumplirse y hacerse efectivo el plazo del preaviso dado a la gente de mar.

**ARTÍCULO 38.** La gente de mar podrá dar por terminada anticipadamente la relación de trabajo por tiempo indefinido, notificando por escrito al armador con quince (15) días de anticipación. La gente de mar tomará en cuenta el término antes mencionado para que a su llegada a puerto se haya cumplido el plazo indicado.

**ARTÍCULO 39.** En caso de urgencia notoria y por razones humanitarias la gente de mar podrá dar un plazo más corto que el previamente establecido o no dar previo aviso. En dicho caso, la gente de mar no estará obligada a pagarle al armador la cantidad equivalente al preaviso.

**ARTÍCULO 40.** Finalizada la relación de trabajo, la gente de mar tendrá derecho a recibir del armador un documento en donde conste una relación de su servicio a bordo que contenga información suficiente, en inglés o traducida al inglés, que facilite la obtención de otro empleo o que demuestre que cumple con los requisitos de servicio en el mar exigidos a fines de reclasificación o ascenso. Dicho documento no deberá mencionar la calidad del servicio ni el salario percibido.



La libreta de marino debidamente sellada por el armador, podrá suplir el documento referido en el párrafo precedente.

**ARTÍCULO 41.** Todo buque deberá llevar a bordo el libro que se denomina “Rol de Tripulación” o un registro equivalente donde conste la contratación del tripulante.

## **CAPÍTULO II**

### **TERMINACIÓN DEL ACUERDO DE EMPLEO**

**ARTÍCULO 42.** El acuerdo de empleo que se celebre por viaje, por tiempo definido o indefinido, quedará rescindido, con el derecho al pago de las prestaciones laborales que le corresponda a la gente de mar, en los siguientes casos:

- a. Mutuo consentimiento de las partes, siempre que conste por escrito, y no implique renuncia de derechos.
- b. Decisión unilateral del armador o su representante, conforme a lo establecido en este Decreto Ejecutivo.
- c. Decisión unilateral del tripulante, siempre que conste por escrito y que su baja sea registrada en el Rol de Tripulación.
- d. Fallecimiento del tripulante.
- e. Pérdida del buque o su inhabilitación para la navegación, ya sea ésta real o presunta, según lo que se establezca en los contratos de seguro o fletamento existentes.
- f. Suspensión del servicio del buque a falta de utilización del mismo, siempre que dicha suspensión sea mayor de 90 días.
- g. Desembarco del tripulante a causa de enfermedad o lesión cuando hayan transcurrido un mínimo de 16 semanas, contadas a partir del comienzo de la enfermedad o del día del accidente. La terminación de la relación de trabajo por esta causal no surtirá efecto sino hasta el final del periodo de incapacidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan por riesgos profesionales.
- h. Transferencia de registro del buque.
- i. Cambio del armador del buque.
- j. Expiración del término del contrato por tiempo definido o por la finalización del viaje contratado.

**ARTÍCULO 43.** La gente de mar podrá dar por terminada la relación de trabajo con causa justificada, con derecho a las indemnizaciones prescritas en el presente Decreto Ejecutivo, en los siguientes casos:

- a. 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, hostigamiento o abuso del capitán o persona que lo represente.
- c. Por el incumplimiento por parte del armador o su representante 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 cumplir en un plazo razonable las medidas correctivas.
- d. Cuando los salarios no se paguen en la forma prevista por la ley o por el contrato.
- e. Por la imprudencia o descuido grave del armador o su representante que comprometa la seguridad del buque o de las personas que se encuentren a bordo.
- f. Por cualquier acción del armador o de su representante que tenga por objeto inducir al tripulante a cometer un acto ilícito.
- g. Por la alteración unilateral de las condiciones de trabajo que afecte a la gente de mar.



**ARTÍCULO 44.** El derecho de la gente de mar a terminar el acuerdo de empleo por las causas señaladas en el artículo anterior, prescribe dentro de los tres meses contados a partir de la fecha en que ocurrieron los hechos, o cuando estos constituyan delito, desde que la gente de mar tenga conocimiento de los mismos.

**ARTÍCULO 45.** 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 por parte del tripulante, mediante la presentación de documentos falsos que le atribuyan cualidades, aptitudes o facultades de las que carezca.
- 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, su representante o los superiores jerárquicos o de otros miembros de la tripulación, excepto que hubiese provocación.
- c. La revelación o divulgación por parte del tripulante de secretos técnicos, asuntos administrativos reservados, o información relacionada con la carga, que pueda causar perjuicios al armador.
- d. 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, de cualquier persona a bordo, del cargador o del consignatario.
- e. 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 la carga de transporte.
- f. Comprometer el tripulante con su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad del buque, la carga, las personas a bordo o el medio ambiente.
- g. Negarse el tripulante manifiesta y reiteradamente, a adoptar las medidas preventivas y los procedimientos indicados para evitar riesgos profesionales o daños materiales.
- h. Desobedecer el tripulante, sin causa justificada y en perjuicio del armador, las órdenes emitidas por sus superiores en base a lo establecido en el acuerdo de empleo, convención colectiva o reglamento interno a bordo.
- i. Encontrarse el tripulante en posesión de drogas ilícitas o bajo la influencia de ellas, o presentarse al turno de guardia en estado de embriaguez.
- j. El acoso sexual o la conducta inmoral o delictiva del tripulante durante la vigencia del acuerdo de empleo; el ayudar en la introducción de polizontes; o el permitir a otra persona no autorizada a embarcar o desembarcar del buque.
- k. El abandono del trabajo por parte del tripulante, que comprende el abandono del buque sin autorización o la renuencia a trabajar sin causa justificada.
- l. El no encontrarse oportunamente a bordo antes de la partida del buque, previo aviso visible a bordo del mismo.
- m. El no prestar el auxilio necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, siempre y cuando no ponga en riesgo su vida.
- n. La inhabilidad originaria o la ineficiencia manifiesta para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo empleo.

**ARTÍCULO 46.** El derecho que asiste al armador a terminar el acuerdo de empleo con el marino por las causas señaladas en el artículo anterior, prescribe en un plazo de tres meses, contados a partir de la fecha en que ocurrieron los hechos, o cuando estos constituyan delito, desde que el armador tenga conocimiento de los mismos.

**ARTÍCULO 47.** Si la gente de mar es despedida con justa causa, sólo tendrá derecho al salario por el servicio cumplido, al pago de vacaciones proporcionales y a su repatriación.

**ARTÍCULO 48.** La prescripción se regirá por las siguientes reglas:



- a. Prescriben en un (1) año todas las acciones que no tengan señalado plazo especial de prescripción en este Decreto Ejecutivo;
- b. Prescriben en dos (2) años las acciones derivadas de un riesgo profesional.
- 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.

### CAPÍTULO III

#### INDEMNIZACIONES

**ARTÍCULO 49.** En el caso de acuerdo de empleo por tiempo indefinido, cuya terminación de la relación de trabajo se dé sin causa justificada, la gente de mar 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.
- d. Por el tiempo de servicio de más de veintitrés (23) hasta treinta y cinco (35) meses, el 300% del salario mensual.
- e. Por el tiempo de servicio de más de treinta y cinco (35) y hasta sesenta (60) meses, el 400% del salario mensual.
- f. Por el tiempo de servicio de más de sesenta meses, el 600% del salario mensual.

Para los efectos de este artículo y la determinación del monto de cualesquiera otras prestaciones que deban pagarse a la gente de mar, el salario mensual se entenderá como la suma más favorable entre el promedio de los salarios devengados los últimos seis meses y el último salario mensual devengado.

**ARTÍCULO 50.** El armador que dé por terminada la relación de trabajo sin justa causa, antes del vencimiento del plazo del acuerdo de empleo por tiempo definido o por viaje, quedará obligado a pagar a la gente de mar una indemnización igual a los salarios que debía percibir durante el tiempo restante del acuerdo de empleo.

La gente de mar contratada por viaje tendrá derecho a un pago adicional proporcional a sus salarios, en caso de prolongación o retraso del viaje. No se hará reducción de salarios si el viaje se recorta por cualquier causa.

**ARTÍCULO 51.** Cuando se trate de contratos por viaje, si por acto de los armadores no se efectúa el viaje convenido, la gente de mar tendrá derecho a retener los anticipos, cualquiera que sea la suma recibida. Igual procederá en caso de que el viaje se suspenda antes de empezar por causa de fuerza mayor o caso fortuito.

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

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.

**ARTÍCULO 52.** La gente de mar tiene derecho a recibir por parte del armador una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o su naufragio.



Dicha indemnización se pagará por todos los días del periodo efectivo de desempleo de la tripulación, con arreglo a la tasa de salario pagadero en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar. Sin embargo, el armador podrá limitar el importe total de la indemnización pagadera a cada tripulante a una suma no menor de tres (3) meses de salario.

Lo establecido en el párrafo anterior no deberá ir en perjuicio de ningún otro derecho que la gente de mar pueda tener en virtud de las pérdidas o lesiones debidas a la pérdida o naufragio del buque.

**ARTÍCULO 53.** El armador tendrá la obligación de pagar al tripulante en la moneda establecida en el acuerdo de empleo, el valor de sus efectos personales perdidos o deteriorados en el naufragio, siempre y cuando exista una declaración escrita previa de los efectos personales que llevan a bordo y el valor correspondiente.

**ARTÍCULO 54.** La gente de mar podrá utilizar para hacer efectiva la indemnización en caso de pérdida del buque o de naufragio, los mismos procedimientos jurídicos de que dispone para el cobro de los atrasos de salarios devengados durante su servicio.

#### **CAPÍTULO IV**

##### **SALARIO**

**ARTÍCULO 55.** La gente de mar tiene derecho a percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo de conformidad con los acuerdos de empleo respectivos.

**ARTÍCULO 56.** El salario será pagado desde el día en que el tripulante inicie su servicio a bordo. No obstante, 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.

**ARTÍCULO 57.** El salario y el tipo de moneda deberán estar estipulados en el acuerdo de empleo y solamente podrá fijarse por unidad de tiempo, a intervalos no superiores a un mes.

**ARTÍCULO 58.** Toda la gente de mar tiene derecho a recibir de forma individual un estado de cuenta mensual que indique el salario pactado y el monto pagado, con inclusión de los pagos suplementarios, descuentos y el tipo de cambio utilizado en caso de pago en una moneda o tipo de cambio distinto de lo convenido.

**ARTÍCULO 59.** Los armadores deberán brindar las facilidades para que la gente de mar pueda transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familiares, a las personas a su cargo, a sus beneficiarios legales o cualesquiera otras personas designadas por la gente de mar, mediante transferencia bancaria, o cualquier otro sistema similar.

Estas remesas deberán ser enviadas a tiempo y directamente a las personas designadas por la gente de mar.

**ARTÍCULO 60.** Los gastos en que incurra el armador por servicios de transferencias solicitados por la gente de mar deberán ser de una cuantía razonable y el tipo de cambio que se aplique deberá estar acorde con el del mercado. El armador podrá deducir dichos gastos del monto a transferir u obtener el reembolso por otro medio acordado con la gente de mar interesada.

**ARTÍCULO 61.** La Autoridad Competente de acuerdo a sus mecanismos legales, podrá imponer multas, para los casos en que los armadores se atrasen indebidamente en el pago del salario pactado, no lo paguen o que el salario pagado sea inferior a la suma pactada.



Igual procederá en caso de que los ingresos dispuestos por la gente de mar para ser transferidos a personas designadas no sean entregados por el armador.

**ARTÍCULO 62.** El trabajo realizado durante el día de descanso semanal o durante los días festivos oficiales se compensará con un periodo por lo menos equivalente de exención de servicio y presencia a bordo, o con vacaciones adicionales, en lugar de la remuneración salarial o de cualquier otra forma de compensación prevista.

**ARTÍCULO 63.** La gente de mar tiene derecho a la libre disposición de su salario. Cualquier disposición o pacto que contrarie esta norma será nulo.

Se permitirán solamente las siguientes retenciones y deducciones al salario de la gente de mar:

- a. El pago de las deudas que el tripulante contraiga con el armador en concepto de anticipos de salarios o pagos hechos en exceso pero, en ningún caso los descuentos por este concepto podrán ser superiores al 15% del salario devengado en el respectivo periodo de pago;
- b. El pago de cuotas por la compra de vivienda a la entidad vendedora o institución crediticia, o la suma que debe pagar en concepto de arrendamiento de su vivienda, hasta el 30% del salario devengado en el respectivo periodo de pago;
- c. Pensiones alimenticias decretadas y ordenadas por autoridad competente;
- d. Las cuotas sindicales ordinarias o extraordinarias de las organizaciones de la gente de mar; y,
- e. El secuestro o embargo sobre el 15% del excedente de la cuantía inembargable del salario.

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

**ARTÍCULO 64.** El salario mínimo legal es inembargable. Es también inembargable la cuantía completa de las sumas que perciban la gente de mar en concepto de vacaciones, jubilaciones, pensiones e indemnizaciones establecidas en la ley, contratos o pactos individuales y colectivos de trabajo, planes o prácticas del armador.

**ARTÍCULO 65.** Es nula la cesión total o parcial del salario a favor de terceras personas, ya sea que se haga por medio de recibos para su cobro o mediante cualquier otra forma, salvo las expresamente autorizadas en la ley.

**ARTÍCULO 66.** El trabajo en horas extraordinarias será remunerado con un recargo del 25% del salario básico por hora. Este recargo se aplica también a las horas extraordinarias comprendidas en el salario consolidado y las que excedan a las comprendidas en el salario consolidado.

**ARTÍCULO 67.** Cuando el salario aplicable a la gente de mar esté total o parcialmente consolidado deberá especificarse claramente en el acuerdo de empleo el número de horas de trabajo que se espera de la gente de mar a cambio de dicha remuneración, así como toda prestación adicional que pudiera debérsele, además del salario consolidado.

**ARTÍCULO 68.** La parte del salario total o parcialmente consolidado que corresponda a la jornada ordinaria de trabajo no será inferior al salario mínimo aplicable.



**ARTÍCULO 69.** El capitán, o la persona que éste designe, llevarán registro de todas las horas extraordinarias trabajadas incluidas o no en el salario consolidado. El registro será rubricado por la gente de mar a intervalos no superiores a un mes.

No obstante, los registros de las horas extraordinarias podrán llevarse de forma electrónica, siempre y cuando sean aprobados por la gente de mar a intervalos no superiores a un mes.

## **CAPÍTULO V**

### **JORNADA DE TRABAJO**

**ARTÍCULO 70.** La jornada ordinaria de trabajo comprenderá un máximo de ocho (8) horas diarias con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales, sin perjuicio de las normas más favorables que establezcan los convenios colectivos.

**ARTÍCULO 71.** Los días festivos oficiales para la gente de mar se regirán por lo establecido en el acuerdo de empleo o en los convenios colectivos aplicables, sin embargo, la cantidad de días fijados no podrá ser inferior a cuatro días pagados por año.

## **CAPÍTULO VI**

### **HORAS DE DESCANSO MÍNIMAS**

**ARTÍCULO 72.** El número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

- a. 10 horas por cada período de 24 horas, ni a
- b. 77 horas por cada período de siete días

**ARTÍCULO 73.** Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis (6) horas ininterrumpidas y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce (14) horas.

Se permitirán excepciones a los límites mínimos de horas de descanso de la gente de mar conforme a la Regla 2.3.13 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, siempre y cuando sean reconocidas dentro de un convenio colectivo o se ajusten a las disposiciones establecidas en el Convenio STCW. Podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realice guardias o que trabaje a bordo de buques dedicados a viajes de corta duración.

**ARTÍCULO 74.** El capitán de un buque tendrá derecho a interrumpir y suspender las horas de descanso de la gente de mar cuando se requiera:

- a. Garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar hasta que se haya restablecido la normalidad.
- b. Realizar ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios, salvamento y abandono, u otros que impongan las normas nacionales e internacionales los cuales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga.





- c. Realizar tareas operacionales imperativas que sean indispensables y que no puedan postergarse por razones de seguridad o ambientales o que no eran posible prever al iniciar la travesía.

Una vez restablecida la normalidad, el capitán velará por que se conceda un período de tiempo o descanso compensatorio adecuado a todo marino que haya trabajado durante sus horas de descanso.

El tiempo que duren estas interrupciones no estará sujeto al pago de remuneración.

**ARTÍCULO 75.** En todos los buques deberá mantenerse y colocarse en un lugar fácilmente accesible y a disposición de las autoridades competentes, un cuadro que describa la organización del trabajo a bordo en el que figure por lo menos para cada cargo lo siguiente:

- a. El programa de servicio en el mar y en el puerto.
- b. El número mínimo de horas de descanso.
- c. Entrada por cada posición o rango.

Dicho cuadro se adecuará a cada tipo de nave y será preparado por el armador u operador siguiendo las Directrices de la OMI/OIT y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en idioma inglés.

**ARTÍCULO 76.** En todos los buques deberán llevarse registros de las horas diarias de descanso de la gente de mar que servirán como evidencia documentaria de que efectivamente se cumplen con las horas mínimas de descanso de la gente de mar.

La Autoridad Competente adoptará un formato normalizado de horas diarias de descanso siguiendo las Directrices de la OMI/OIT, a fin de garantizar su control y cumplimiento, sin embargo, los armadores u operados podrán desarrollar o adaptar los registros de horas diarias de descanso, incluyendo registros electrónicos, siempre y cuando cumplan con los criterios e información mínima establecidos en las Directrices OMI/OIT.

Los registros diarios de horas de descanso estarán redactados en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en idioma inglés.

**ARTÍCULO 77.** La gente de mar deberá mantener registros de las horas diarias de descanso que le incumban, la cual deberá ser rubricada por el capitán, o la persona autorizada por éste, y por la gente de mar.

**ARTÍCULO 78.** El capitán o quien él designe estará obligado a establecer y mantener la organización de los períodos de guardia para que sean apropiados y eficaces, con el fin de garantizar que se cumplan con las horas de descanso evitando la fatiga sin poner en riesgo la seguridad del buque y de la tripulación en todo momento.

## CAPÍTULO VII

### VACACIONES

**ARTÍCULO 79.** La gente de mar tendrá derecho a vacaciones anuales pagadas a razón de 2.5 días calendario por mes de empleo, sin perjuicio de disposición mas favorable en convenio colectivo aplicable.



La gente de mar empleada por períodos inferiores a un año o en caso de terminación de la relación de trabajo, tendrá derecho a vacaciones las cuales deberán calcularse mediante prorrateo a razón de 2.5 días calendario por cada mes de empleo.

**ARTÍCULO 80.** No se contará como parte de las vacaciones anuales pagadas las ausencias del trabajo justificadas, entiéndanse:

- a. La hospitalización por motivo de enfermedad o accidente.
- b. Las licencias temporales en tierra concedidas a la gente de mar mientras esté en vigor el acuerdo de empleo.
- c. Los permisos compensatorios de cualquier clase.
- d. Cualquier otra que se establezca en los convenios colectivos aplicables.

**ARTÍCULO 81.** El período en que han de tomarse las vacaciones anuales será determinado por el armador previa consulta con la gente de mar.

**ARTÍCULO 82.** La gente de mar tendrá derecho a tomar sus vacaciones anuales en el lugar con el que tenga una relación sustancial, que normalmente será el lugar al que tiene derecho a ser repatriada, a no ser que el acuerdo de empleo o el convenio colectivo prevengan otra cosa.

**ARTÍCULO 83.** La gente de mar que esté obligada a tomar sus vacaciones anuales cuando se encuentre en un lugar distinto del que prevé el artículo anterior, tendrá derecho al transporte gratuito hasta el lugar de contratación o el lugar de reclutamiento más próximo a su domicilio. Los gastos de subsistencia demás gastos relacionados directamente con su retorno correrán a cargo del armador.

**ARTÍCULO 84.** Durante el periodo de vacaciones el armador no podrá solicitar a la gente de mar el regreso a bordo, salvo en casos de extrema urgencia.

**ARTÍCULO 85.** Será nula la renuncia al derecho de vacaciones aún si la misma se hace a cambio de remuneración o compensación.

**ARTÍCULO 86.** Las partes de común acuerdo podrán fraccionar las vacaciones.

**ARTÍCULO 87.** Queda totalmente prohibido al armador durante el tiempo en que la gente de mar permanezca incapacitada o disfrutando de sus vacaciones, iniciar, adoptar o comunicar medidas, sanciones o acciones en contra de la gente de mar. Para tales efectos, durante estos periodos, quedan suspendidos los términos de caducidad y prescripción.

## CAPÍTULO VIII

### REPATRIACIÓN

**ARTÍCULO 88.** Todos los buques estarán obligados a aportar una garantía financiera para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada conforme a este Decreto Ejecutivo.

**ARTÍCULO 89.** La gente de mar que trabaje a bordo de buques de bandera panameña tendrá derecho a ser repatriada por el armador y sin costo para ella en los siguientes casos:

1. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero.
2. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar termine por decisión unilateral de:
  - a. el armador, o
  - b. la gente de mar, por causa justificada.



3. Cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en los siguientes casos:
  - a. Enfermedad o lesión u otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar.
  - b. Naufragio.
  - c. Cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de insolvencia o por cualquier otro motivo análogo.
  - d. Cuando el buque en que presta servicio se dirija hacia una zona de guerra, definida como tal en la ley o en los acuerdos de empleo de la gente de mar, a la cual la gente de mar no acepte ir.
4. Cuando se haya cumplido el periodo máximo de servicio ininterrumpido a bordo, según lo establecido en el acuerdo de empleo.

**ARTÍCULO 90.** La duración máxima del periodo de servicio ininterrumpido a bordo, al término del cual la gente de mar tiene derecho a la repatriación, deberá ser inferior a doce (12) meses.

**ARTÍCULO 91.** Los costos que debe sufragar el armador por la repatriación de la gente de mar deberán incluir al menos los siguientes:

1. Pasaje hasta uno de los siguientes destinos seleccionado por la gente de mar:
  - a. El lugar en el que la gente de mar aceptó la contratación;
  - b. El lugar estipulado por convenio colectivo;
  - c. El país de residencia de la gente de mar o;
  - d. Cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.

La repatriación deberá ser organizada por el armador por medios apropiados y rápidos. El medio de transporte deberá ser la vía aérea cuando la distancia lo amerite.

2. El alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación.
3. La remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación.
4. El transporte de 30kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.
5. El tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.

**ARTÍCULO 92.** Se prohíbe a todo armador exigir a la gente de mar al comienzo de su empleo cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o deducir dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando la gente de mar pierda el derecho a ser repatriada según lo establece el presente Decreto Ejecutivo.

**ARTÍCULO 93.** Las disposiciones de este Decreto Ejecutivo son sin perjuicio del derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceros.



**ARTÍCULO 94.** El tiempo transcurrido en espera de la repatriación de la gente de mar y la duración del viaje de repatriación no podrá ser descontado por el armador del tiempo de vacaciones a que tenga derecho la gente de mar.

**ARTÍCULO 95.** Los costos de repatriación deberán ser sufragados por el armador hasta que la gente de mar haya sido desembarcada en el punto de destino establecido o hasta que se encuentre a la gente de mar un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de esos puntos de destino.

**ARTÍCULO 96.** La gente de mar perderá el derecho a ser repatriada en caso de:

1. Abandono voluntario y permanente del buque sin autorización del armador.
2. Cuando la gente de mar suscriba un nuevo acuerdo de empleo con el mismo armador, después de su desembarque.
3. Cuando la gente de mar suscriba un nuevo acuerdo de empleo con otro armador, dentro de la semana siguiente a su desembarque.
4. Cuando la gente de mar no reclame su derecho a ser repatriada dentro de la semana siguiente a partir del momento en que está en condiciones de ser repatriada.

**ARTÍCULO 97.** En todos los buques se llevará a bordo y estará a disposición de la gente de mar una copia de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, escrita en idioma inglés y en el idioma de trabajo del buque.

## **CAPÍTULO IX**

### **DOTACIÓN**

**ARTÍCULO 98.** Todos los buques deberán llevar a bordo un número suficiente, adecuado y calificado de marinos empleados para que las operaciones del buque se lleven a cabo de manera segura y eficiente. La dotación adecuada garantizará la seguridad y la protección del buque y de su personal en todas las condiciones operativas, de conformidad con el Certificado de Tripulación Mínima expedido por la Autoridad Competente de conformidad con las normas del Convenio SOLAS.

**ARTÍCULO 99.** Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente, deberá tener en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga, así como los principios contenidos en los instrumentos internacionales aplicables, sobre todo los de la OMI, en materia de niveles de dotación.

## **CAPÍTULO X**

### **PROGRESIÓN PROFESIONAL Y DESARROLLO DE LAS APTITUDES Y OPORTUNIDADES DE EMPLEO DE LA GENTE DE MAR**

**ARTÍCULO 100.** La Autoridad Competente elaborará políticas nacionales para promover el empleo en el sector marítimo y alentar la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, así como para incrementar las oportunidades de empleo para la gente de mar domiciliada en el territorio de la República de Panamá y de esta forma proporcionar al sector marítimo una mano de obra estable y competente.



**TÍTULO CUARTO**  
**ALOJAMIENTO, INSTALACIONES DE ESPARCIMIENTO,**  
**ALIMENTACIÓN Y SERVICIO DE FONDA**

**CAPÍTULO I**

**ALOJAMIENTO E INSTALACIONES DE ESPARCIMIENTO**

**Sección Primera**  
**Disposiciones Generales**

**ARTÍCULO 101.** Todos los buques deberán mantener alojamientos e instalaciones de esparcimiento seguro y decente para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, conforme con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.

**ARTÍCULO 102.** Las disposiciones del presente Decreto Ejecutivo que se refieren a la construcción y equipamiento de buques se aplicarán únicamente a aquellos buques construidos a partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

A los buques construidos antes de dicha fecha, se les aplicarán los requisitos relativos a la construcción y equipamiento de buques de conformidad con el Convenio sobre el Alojamiento de la Tripulación (revisado), 1949 (núm. 92).

Para efectos del presente Título se considerará que un buque ha sido construido en la fecha en que se colocó su quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.

**ARTÍCULO 103.** El capitán o la persona designada por él, deberá realizar inspecciones frecuentes a bordo de los buques a fin de garantizar que el alojamiento de la gente de mar esté limpio, en condiciones adecuadas de habitabilidad y se mantenga en buen estado. Los resultados de cada inspección deberán asentarse en un registro y estar disponibles para verificación por la Autoridad Competente y el Estado rector de puerto.

**ARTÍCULO 104.** La Autoridad Competente podrá eximir a los buques de un arqueo bruto inferior a 200 TRB del cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 107-b, 139, 147, y artículos 120, 121, 122, 123, 124 y 125, únicamente con respecto a la superficie disponible, siempre que se cumplan todas las siguientes condiciones:

- a. La exención esté expresamente autorizada por este Decreto Ejecutivo.
- b. La exención sea razonable, teniendo en cuenta el tamaño del buque y el número de personas a bordo.
- c. La exención pueda ser claramente justificada y sustentarse en motivos válidos.
- d. La exención sea otorgada a reserva de que se protejan la seguridad y la salud de la gente de mar.

**Sección Segunda**  
**Espacios de Alojamiento**

**ARTÍCULO 105.** En cuanto los espacios de alojamiento, se aplicarán las siguientes disposiciones:

- a. Deberá haber suficiente altura libre en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar. La altura libre mínima autorizada en todos los espacios de alojamiento de la gente de mar en donde sea necesario circular libremente no deberá ser inferior a 203



centímetros. La Autoridad Competente podrá permitir la reducción de la altura libre en cualquiera de dichos espacios, o partes de los mismos, cuando haya comprobado que tal reducción es razonable y no causará incomodidad a la gente de mar.

- b. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados.
- c. En buques que no sean de pasaje, conforme a las disposiciones contenidas en la Regla 2 apartados c) y f), del Convenio SOLAS, los dormitorios deberán estar situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa del buque, pero en casos excepcionales, cuando no sea factible otra ubicación, debido al tamaño o al tipo del buque o al servicio para el que esté destinado, podrán estar ubicados en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje.
- d. En cuanto a los buques de pasaje y a los buques para fines especiales construidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales de la OMI, 1983 y de sus versiones ulteriores, a reserva de que se adopten medidas satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la Autoridad Competente podrá permitir la instalación de dormitorios debajo de la línea de máxima carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio.
- e. No deberá haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con los espacios de carga y de máquinas, cocinas, pañoles, tendederos o instalaciones sanitarias comunes; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores estarán debidamente construidas con acero o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas.
- f. Los materiales que se utilicen en la construcción de los mamparos interiores, paneles y vagras, pisos y juntas deberán ser adecuadas para sus fines y para garantizar un entorno saludable.
- g. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores deberán estar debidamente aislados. Todas las cubiertas de protección de las máquinas y todos los mamparos de contorno de las cocinas o de otros espacios que despidan calor deberán estar debidamente aislados en todos los casos en que dicho calor pueda resultar molesto en los compartimentos o pasadizos adyacentes. Se deberán adoptar medidas para proteger a la gente de mar de los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y/o agua caliente.
- h. Los dormitorios, comedores, salas de esparcimiento y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberán estar aislados para impedir toda condensación o calor excesivo.
- i. Los revestimientos de los mamparos y los techos deberán ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente; no se deberá usar ninguna forma de construcción susceptible de albergar parásitos; las superficies de los mamparos y los techos de los dormitorios y comedores se deberán poder mantener limpios fácilmente y ser de un color claro, con un acabado duradero y no tóxico.
- j. Los materiales y la construcción del piso de todos los locales destinados al alojamiento de la gente de mar deberán cumplir con normas aplicables, y la superficie de los pisos deberá ser antideslizante e impermeable a la humedad y poder limpiarse fácilmente. Cuando los pisos sean de un material compuesto, se deberán perfilar las juntas para evitar que haya grietas.
- k. Deberá facilitarse una iluminación apropiada y dispositivos de desagüe suficientes.



### **Sección Tercera**

#### **Prevención del ruido y las vibraciones**

**ARTÍCULO 106.** En cuanto a la prevención del ruido y las vibraciones, se aplicarán las siguientes disposiciones:

- a. Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicio de fonda deberán estar situados lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de ventilación, calefacción y aires acondicionados, y cualquier otra maquinaria o aparato ruidoso.
- b. En la construcción y el acabado de mamparos, techos, cubiertas de la sala de máquinas, se deberán utilizar materiales de insonorización u otros aislantes de ruidos adecuados. El cuarto de máquinas deberá tener, además, puertas de cerraduras automáticas aislantes de ruido.
- c. La sala de máquinas u otros locales de maquinaria deberán estar provistos cuando sea factible, de salas insonorizadas de control centralizado de máquinas para el personal que trabaja en ellas. Los lugares de trabajo tales como el taller de máquinas, deberán estar insonorizados, en la medida en que sea factible, del ruido general procedente de la sala de máquinas y deberán adoptarse medidas para reducir el ruido del funcionamiento de la maquinaria.
- d. Los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y alojamientos deberán estar en conformidad con las directrices internacionales de la OIT relativas a los niveles de exposición, incluidas la del Repertorio de Recomendaciones Prácticas de la OIT sobre Factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001, así como sus versiones ulteriores. Deberá llevarse a bordo y poner a disposición de la gente de mar una copia del instrumento aplicable en inglés y en el idioma de trabajo del buque.
- e. Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicio de fonda no deberán estar expuestos a vibraciones excesivas.

### **Sección Cuarta**

#### **Ventilación y calefacción**

**ARTÍCULO 107.** En cuanto a la ventilación y a la calefacción se aplicarán las siguientes disposiciones:

- a. Los dormitorios y comedores deberán estar adecuadamente ventilados de forma que pueda mantenerse el aire en condiciones satisfactorias y se garantice una circulación suficiente de aire en cualquier condición atmosférica y climatológica.
- b. Los buques, con excepción de aquellos que operen regularmente en regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieran, deberán estar provistos de aire acondicionado en los espacios de alojamiento de la gente de mar, así como en todo cuarto de radio separado y en toda sala de control central de máquina; en particular, los sistemas de aire acondicionado, ya sean sistemas centralizados o unidades individuales, deberán ser diseñados para:
  - b.1 Mantener el aire a una temperatura y humedad relativa satisfactorias, en comparación con las condiciones del aire exterior, asegurar una suficiente renovación del aire exterior en todos los locales con aire acondicionado, tomar en cuenta las características particulares de la navegación marítima y no producir ruidos o vibraciones excesivos.





- b.2 Permitir su fácil limpieza y desinfección, a fin de impedir o controlar la propagación de enfermedades.
- c. Todos los espacios de aseo deberán tener una abertura directa al exterior, separada de cualquier otra parte del alojamiento, para su ventilación.
- d. Todos los buques, salvo aquellos que naveguen en climas tropicales, deberán tener un sistema de calefacción adecuado, además:
  - d.1 El sistema de calefacción del alojamiento deberá estar en funcionamiento durante todo el tiempo en que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y cuando las circunstancias lo requieran.
  - d.2 El sistema de calefacción deberá funcionar con agua caliente, aire caliente, electricidad, vapor u otro equivalente. Sin embargo, en la zona de los espacios de alojamiento no deberá utilizarse el vapor como medio para la transmisión de calor.
  - d.3 El sistema de calefacción deberá permitir que la temperatura del alojamiento de la gente de mar se mantenga a un nivel adecuado en las condiciones meteorológicas y climatológicas normales que se puedan esperar en la ruta del buque.
  - d.4 Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberán estar instalados y, cuando sea necesario, protegidos de forma que se evite el riesgo de incendio y no supongan un peligro o una incomodidad para los ocupantes de los locales.
- e. Todos los buques deberán disponer de la electricidad necesaria para hacer funcionar el aire acondicionado y los sistemas de ventilación durante todo el tiempo en que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y cuando las circunstancias lo requieran.

#### **Sección Quinta Iluminación**

**ARTÍCULO 108.** En todos los buques, a reserva de los arreglos especiales que puedan autorizarse en buques de pasaje, los dormitorios y los comedores deberán estar iluminados con luz natural y provistos de luz artificial apropiada.

**ARTÍCULO 109.** En los dormitorios, todas las literas estarán provistas de una lámpara eléctrica de lectura situada en la cabecera.

**ARTÍCULO 110.** En todos los buques, el alojamiento de la gente de mar deberá disponer de luz eléctrica.

Cuando no haya dos fuentes independientes de electricidad para la iluminación, se deberá instalar un sistema adicional de alumbrado mediante lámparas debidamente construidas o aparatos de iluminación de emergencia.

#### **Sección Sexta Dormitorios**

**ARTÍCULO 111.** En buques que no sean de pasaje, se proporcionará un dormitorio individual a cada marino. La Autoridad Competente podrá eximir de este requisito a los



buques de arqueo bruto inferior a 3,000 TRB, y a los buques especiales contruidos de conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales.

**ARTÍCULO 112.** Con sujeción a los requisitos mínimos de superficie disponible por marino que se señalan en esta Sección, se deberán atender las siguientes disposiciones:

1. En los buques de arqueo bruto inferior a 3,000 TRB distintos de los buques de pasaje y buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de dos marinos.
2. En los buques de pasaje, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de cuatro marinos que no cumplan funciones de oficial de buque. En los casos de marinos que cumplan las funciones de personal de maestranza no deberá haber más de dos personas por dormitorio.
3. En los buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por más de cuatro personas.

**ARTÍCULO 113.** Todos los buques deberán tener dormitorios separados para hombres y mujeres.

**ARTÍCULO 114.** Siempre que sea factible, las literas de la gente de mar deberán estar distribuidas de forma que las personas que se ocupen de las guardias estén separadas y que ningún marino que trabaje durante el día comparta dormitorio con otro que haga guardia nocturna.

**ARTÍCULO 115.** Cuando resulte factible, habida cuenta del tamaño del buque, su actividad prevista y su configuración, los dormitorios deberán estar diseñados y equipados incluyendo un cuarto de baño y retrete separados para proporcionar a sus ocupantes una comodidad razonable y facilitar la limpieza.

**ARTÍCULO 116.** El mobiliario de cada ocupante deberá estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corra, incluirá un armario amplio mínimo 475 litros y un cajón o un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 56 litros; si el armario incluye un cajón, el volumen mínimo combinado del armario deberá ser de 500 litros, éste deberá estar provisto de un estante y de un dispositivo de cierre mediante candado que garantice la privacidad.

**ARTÍCULO 117.** Cada dormitorio deberá estar provisto de una mesa o un escritorio de modelo fijo, de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número de asientos cómodos que sean necesarios.

**ARTÍCULO 118.** Los portillos de los dormitorios deberán estar provistos de cortinas o un dispositivo equivalente, de un espejo y de pequeñas alacenas para los artículos de aseo personal, además de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar ropa.

**ARTÍCULO 119.** Las literas deberán cumplir las siguientes disposiciones:

- a. Cada marino deberá tener una litera individual.
- b. Las dimensiones interiores de toda litera deberán ser de un mínimo de 198 por 80 centímetros.
- c. Las literas deberán ser adecuadas para permitir el alojamiento en las condiciones más cómodas posibles de la gente de mar eventualmente acompañadas por su pareja.
- d. No deberán superponerse más de dos literas; en el caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del buque; no deberán estar superpuestas si se encuentran colocadas debajo de un portillo.



- c. En caso de que haya literas superpuestas, la litera inferior no deberá estar colocada a menos de 30 centímetros del suelo; la litera superior deberá estar colocada aproximadamente a media distancia del fondo de la litera inferior y de la cara inferior de las vigas del techo.
- f. El armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiera alguna, deberán ser de un material autorizado, duro y liso, que no se corra fácilmente y que no sea susceptible de albergar parásitos.
- g. En caso de que se utilicen armazones tubulares para construir las literas, los tubos deberán estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir la entrada de parásitos.
- h. Cada litera deberá tener un colchón cómodo de fondo mullido o un conjunto colchón somier. Tanto el colchón como el relleno deberán estar confeccionados con materiales apropiados.
- i. No deberán utilizarse materiales de relleno susceptibles de albergar parásitos.
- j. Cuando haya literas superpuestas, debajo del colchón o del colchón-somier de la litera superior se deberá colocar un fondo que no deje pasar el polvo.
- k. El armador deberá proporcionar ropa de cama limpia y de buena calidad a la gente de mar para que las utilice a bordo mientras esté al servicio del buque, y la gente de mar deberá devolverlas cuando así lo disponga el capitán y cuando finalice su servicio a bordo.

**ARTÍCULO 120.** Salvo disposición en contrario, en los dormitorios individuales de la gente de mar, la superficie disponible por cada marino no deberá ser inferior a:

- a. 4,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto inferior a 3,000 TRB.
- b. 5,50 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 3,000 TRB pero inferior a 10,000 TRB.
- c. 7 metros cuadrados en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10,000 TRB.

En el cálculo de la superficie se deberá incluir el espacio ocupado por las literas, armarios, cómodas y asientos. Los espacios reducidos o de forma irregular que no aumenten de manera efectiva el espacio disponible para circular y que no puedan ser utilizados para colocar muebles deberán ser excluidos del cálculo.

**ARTÍCULO 121.** En los buques de arqueo bruto inferior a 3,000 TRB distintos de los buques de pasaje y buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por un máximo de dos marinos y la superficie disponible de dichos dormitorios no deberá ser inferior a 7 metros cuadrados.

**ARTÍCULO 122.** En los buques de pasaje y los buques destinados a actividades especiales, la superficie disponible de los dormitorios de los marinos que no cumplan funciones de oficial de buque no deberá ser inferior a:

- a. 7,50 metros cuadrados en los dormitorios para dos personas.
- b. 11,50 metros cuadrados en los dormitorios para tres personas.
- c. 14,50 metros cuadrados en los dormitorios para cuatro personas.

**ARTÍCULO 123.** En los buques destinados a actividades especiales, los dormitorios podrán ser ocupados por más de cuatro personas, y la superficie disponible de dichos dormitorios no deberá ser inferior a 3,60 metros cuadrados por persona.

**ARTÍCULO 124.** En los buques que no sean de pasaje ni estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona en los dormitorios de los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privados, no debería ser inferior a:



- a. 7,50 metros cuadrados en los buques inferiores a 3,000 TRB.
- b. 8,50 metros cuadrados en los buques igual o superior a 3,000 TRB pero inferior a 10,000 TRB.
- c. 10 metros cuadrados en los buques igual o superior a 10,000 TRB.

**ARTÍCULO 125.** En los buques de pasaje o en los buques que estén destinados a actividades especiales, la superficie disponible por persona para los marinos que cumplan funciones de oficial de buque, cuando no haya sala o salón privado, no deberá ser inferior a 7,50 metros cuadrados para los oficiales subalternos y a 8,50 metros cuadrados para los oficiales superiores. Se entiende oficial subalterno el que presta servicio a nivel operativo y por oficial superior el que presta servicio en el nivel de mando.

**ARTÍCULO 126.** El capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas deberán tener, además de su dormitorio, una sala o salón contiguo o un espacio adicional equivalente. La Autoridad Competente podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques inferiores a 3,000 TRB.

### **Sección Séptima Comedores**

**ARTÍCULO 127.** Los comedores deberán estar separados de los dormitorios y ubicados lo más cerca posible de la cocina. La Autoridad Competente, podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques de arqueo bruto inferior a 3,000 TRB.

**ARTÍCULO 128.** Los comedores deberán tener un tamaño adecuado, ser suficientemente cómodos y estar convenientemente amueblados y equipados, teniendo en cuenta el número de marinos que puedan llegar a utilizarlos en un momento determinado.

**ARTÍCULO 129.** Los buques de arqueo bruto superior a 500 TRB deberán disponer de comedores separados para:

- a. El capitán y los oficiales.
- b. El personal de maestranza y demás gente de mar.

La Autoridad Competente evaluará a que tipo de buque, con respecto a circunstancias particulares, se le podrá otorgar una dispensa en cuanto a la separación de los comedores.

**ARTÍCULO 130.** En los buques que no sean de pasaje, la superficie disponible en los comedores para la gente de mar no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados por persona para el número de plazas previsto.

**ARTÍCULO 131.** En todos los buques, los comedores deberán estar equipados con mesas y asientos apropiados, fijos o móviles, suficiente para acomodar al mayor número posible de gente de mar susceptible de utilizarlos al mismo tiempo.

**ARTÍCULO 132.** La superficie de las mesas y de los asientos deberá ser de un material resistente a la humedad.

**ARTÍCULO 133.** Cuando la gente de mar este a bordo, deberá disponer en todo momento de:

- a. Un refrigerador de fácil acceso y con capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor o comedores.
- b. Máquinas de expendio bebidas calientes y de agua fresca.



**ARTÍCULO 134.** El buque deberá contar con armarios adecuados para guardar los utensilios de mesa e instalaciones apropiadas para lavarlos cuando no sea posible acceder a las antecocinas.

**ARTÍCULO 135.** Los utensilios de cocina, incluyendo los platos, vasos y demás artículos de vajilla deberán estar fabricados con un material autorizado y ser fáciles de limpiar. El armador deberá proporcionar a la gente de mar vajillas limpias, para que las utilice a bordo mientras esté al servicio del buque, y la gente de mar deberá devolverlas cuando así lo disponga el capitán y cuando finalice su servicio a bordo.

#### **Sección Octava** **Instalaciones sanitarias**

**ARTÍCULO 136.** Toda la gente de mar a bordo deberá tener acceso adecuado a instalaciones sanitarias que cumplan las normas mínimas de salud e higiene y ofrezcan niveles razonables de comodidad. El buque deberá tener instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres.

**ARTÍCULO 137.** El buque deberá disponer de instalaciones sanitarias fácilmente accesibles desde el puente de mando y desde el espacio de máquinas o cerca del centro de control de la sala de máquinas.

La Autoridad Competente podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques inferiores a 3,000 TRB.

**ARTÍCULO 138.** Todos los buques deberán disponer, como mínimo, en algún lugar adecuado, de un retrete, un lavamanos, una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis o menos personas que no dispongan de instalaciones individuales.

**ARTÍCULO 139.** Salvo en los buques de pasaje, cada dormitorio deberá contar con un lavamanos y ducha con agua dulce corriente, caliente y fría, excepto cuando el lavamanos esté situado en el cuarto de baño privado.

**ARTÍCULO 140.** En todos los buques el personal de máquinas deberá contar con instalaciones independientes para cambiarse de ropa, las cuales deberán estar situadas fuera de la sala de máquinas y equipadas con armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavamanos, con agua dulce corriente caliente y fría y tener un fácil acceso a la sala de máquinas.

**ARTÍCULO 141.** En el caso de los buques de pasaje utilizados normalmente en viajes cuya duración no exceda de cuatro horas, la Autoridad Competente podrá adoptar medidas especiales o reducir el número de instalaciones sanitarias requeridas.

**ARTÍCULO 142.** En todas las instalaciones para aseo personal se deberá contar con agua dulce, fría y caliente.

**ARTÍCULO 143.** Los lavamanos y las bañeras deberán tener un tamaño adecuado y estar fabricados con un material autorizado, de superficie lisa, que no se agriete, descascarille ni corroa.

**ARTÍCULO 144.** Todos los retretes deberán estar provistos de una descarga potente de agua, o de algún otro método de descarga idóneo que funcione en todo momento y se controle de forma independiente.

**ARTÍCULO 145.** Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deberán cumplir con lo siguiente:



- a. Los suelos deberán estar fabricados con material duradero autorizado, impermeables a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b. Los mamparos deberán ser de acero o de cualquier otro material cuyo empleo haya sido autorizado y ser estancos hasta una altura de por lo menos 23 cm a partir del suelo;
- c. Los locales deberán tener iluminación, calefacción y ventilación suficiente por medio de una comunicación directa con el aire libre; los retretes deberán estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos y no tener comunicación directa ni con los dormitorios ni con un pasadizo entre los dormitorios y los retretes que carezcan de otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro, y
- d. Cuando haya varios retretes instalados en un mismo lugar deberán estar separados por medio de tabiques que garanticen un aislamiento suficiente.

**ARTÍCULO 146.** El armador deberá proporcionar toallas, jabón y papel higiénico a toda la gente de mar.

**ARTÍCULO 147.** El armador deberá poner a disposición de la gente de mar servicios de lavandería convenientemente situados y amueblados, que incluyan:

- a. Máquinas de lavar.
- b. Secadoras o tendederos con calefacción y ventilación adecuada.
- c. Planchas y tablas de planchar o aparatos equivalentes.

#### **Sección Novena Enfermería**

**ARTÍCULO 148.** Los buques que lleven quince o más marinos a bordo y que efectúen viajes de más de tres días deberán disponer de una enfermería independiente que se utilice exclusivamente con fines médicos.

La Autoridad Competente podrá exceptuar de este requisito a los buques dedicados al cabotaje.

**ARTÍCULO 149.** Las enfermerías deberán tener fácil acceso, con buen o mal tiempo, y proveer a los ocupantes de un espacio cómodo donde reciban una atención rápida y adecuada, en particular:

- a. La enfermería deberá estar diseñada de manera que facilite las consultas y la prestación de primeros auxilios y ayude a impedir la propagación de enfermedades infecciosas.
- b. La entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua de la enfermería deberán disponerse de manera que aseguren la comodidad de los ocupantes y faciliten sus tratamientos.
- c. La Autoridad Competente deberá fijar el número de literas en la enfermería.

**ARTÍCULO 150.** Los ocupantes de la enfermería deberán disponer, para su uso exclusivo, de cuartos de aseo situados en las propias instalaciones o en un lugar cercano. Los cuartos de aseo deberán comprender como mínimo un retrete, un lavamanos, una bañera o ducha.

#### **Sección Décima Instalaciones de esparcimiento**

**ARTÍCULO 151.** El armador deberá facilitar a toda la gente de mar instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento apropiados y adaptados para atender las necesidades específicas de la gente de mar que debe vivir y trabajar en los buques de conformidad con las disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.



**ARTÍCULO 152.** Las instalaciones de esparcimiento de los buques deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Reservar en una cubierta abierta, un lugar o lugares suficientemente grandes, a los cuales tendrá acceso la gente de mar que no esté de servicio.
- b. Proveer oficinas separadas o una oficina común para el servicio de cubierta y para el servicio de máquinas. La Autoridad Competente podrá eximir del cumplimiento de este requisito a los buques con arqueo bruto inferior a 3,000 TRB.
- c. Incluir, por lo menos en su mobiliario, un estante para libros y lugares para leer y escribir.

**ARTÍCULO 153.** Cuando sea factible, las instalaciones de esparcimiento deberán contar con lo siguiente sin costo alguno para la gente de mar:

- a. Una sala para fumar.
- b. Un lugar donde ver televisión y escuchar la radio.
- c. La proyección de películas o videos, cuya oferta deberá adecuarse a la duración del viaje y renovarse a intervalos razonables.
- d. Equipos de deporte, incluidos aparatos de ejercicios físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta.
- e. Instalaciones para practicar la natación.
- f. Una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole.
- g. Medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo.
- h. Aparatos electrónicos como radios, televisores, videos, lectores de DVD/CD, computadoras personales y programas informáticos, y grabadoras.
- i. Un acceso razonable a comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, así como a los servicios de correo electrónico e internet cuando los haya a precios razonables.

**ARTÍCULO 154.** La Autoridad Competente autorizará exenciones a los requisitos contenidos en el presente Título y sólo con respecto a circunstancias particulares, siempre que se cumpla con cada una de las siguientes condiciones:

1. La exención esté expresamente autorizada por este Decreto Ejecutivo.
2. La exención sea razonable, teniendo en cuenta el tamaño de buque y el número de personas a bordo.
3. La exención pueda ser claramente justificada y sustentarse en motivos válidos.
4. La exención sea otorgada a reserva de que se protejan la seguridad y la salud de la gente de mar.

## CAPÍTULO II

### ALIMENTACIÓN Y SERVICIO DE FONDA

**ARTÍCULO 155.** En todos los buques se deberá proporcionar gratuitamente a la gente de mar, durante su periodo de embarque o periodo de contratación, agua potable y alimentos de calidad, variedad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades de la gente de mar y tomen en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos, al igual que la duración y la naturaleza de la travesía.

**ARTÍCULO 156.** La organización y el equipo del servicio de fonda del buque deberán permitir el suministro a la gente de mar de comidas adecuadas, variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas.

**ARTÍCULO 157.** Los armadores deberán garantizar que todo marino empleado como cocinero a bordo de un buque este formado para ello y posea las calificaciones y





competencias exigidas para ejercer esta función, para lo cual deberá haber completado un curso de formación reconocido por la Autoridad Competente, que comprenda conocimientos prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de los alimentos, gestión de las reservas, protección del medio ambiente y seguridad y salud en el servicio de fonda.

**ARTÍCULO 158.** Los buques que operen con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes no estarán obligados a llevar un cocinero plenamente calificado, sin embargo, se deberá impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en cocinas en las áreas relacionadas con alimentos e higiene personal, así como con manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque.

**ARTÍCULO 159.** La Autoridad Competente, en circunstancias de extrema necesidad, podrá conceder una dispensa para permitir que un cocinero no calificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta el próximo puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona beneficiaria de dicha dispensa haya recibido formación o instrucción en materias que incluyan la higiene alimentaria y personal, así como la manipulación y almacenamiento de víveres a bordo.

**ARTÍCULO 160.** El capitán o la persona que él designe deberá realizar con frecuencia inspecciones documentadas a bordo del buque con relación a:

- a. Las provisiones de víveres y agua potable;
- b. Todos los locales y equipos utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua potable; y
- c. La cocina y demás instalaciones y equipos utilizados para preparar Las y servir comidas.

## **TÍTULO QUINTO PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA, BIENESTAR Y PROTECCIÓN SOCIAL**

### **CAPÍTULO I**

#### **ATENCIÓN MÉDICA A BORDO DE BUQUES Y EN TIERRA**

**ARTÍCULO 161.** Los armadores deberán proveer cobertura mediante una póliza de seguro que garantice la protección de la salud y el acceso rápido y adecuado a la atención médica de la gente de mar mientras estén trabajando a bordo. La cobertura de la póliza de seguro deberá ser por toda la duración del acuerdo de empleo de la gente de mar.

La protección y la atención médica prevista en el párrafo anterior deberán ser suministradas sin costo alguno para la gente de mar.

**ARTÍCULO 162.** La atención médica en buques y en tierra que se suministre a cuenta del armador a la gente de mar que trabaje a bordo de buques de registro panameño, deberá comprender:

- a. El suministro de medicamentos necesarios, así como el equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y la información y asesoramiento médico.
- b. El derecho a visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible.
- c. Programas de promoción de la salud y de educación sanitaria, como medidas de carácter preventivo.
- d. Servicio de hospitalización cuando sea necesario.



**ARTÍCULO 163.** Todos los buques de registro panameño, deberán llevar a bordo un botiquín, equipo médico y una guía médica, con las especificaciones que señale la última edición de la Guía Médica Internacional de a bordo de la OIT/OMI/OMS, la Guía de Primeros Auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas de la OMI, del *Documento que ha de servir de guía - Guía Internacional para la formación de la gente de mar* y de la sección médica del Código internacional de señales, así como de las guías nacionales análogas.

**ARTÍCULO 164.** El mantenimiento apropiado del botiquín y de su contenido, del equipo médico y de la guía médica a bordo, así como su inspección periódica a intervalos regulares no superiores a doce meses, deberán estar a cargo de la persona asignada para brindar atención médica o primeros auxilios, la cual deberá velar por el control del etiquetado, la fecha de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos y de los prospectos correspondientes, así como por el funcionamiento adecuado del equipo.

El contenido del botiquín y el equipo médico se basará en las recomendaciones internacionales en la materia, incluidas las contenidas en la última edición de la Guía médica internacional de a bordo.

**ARTÍCULO 165.** Cuando un cargamento clasificado como peligroso, no haya sido incluido en la edición más reciente de la Guía de Primeros Auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas, el armador o su representante a bordo deberá suministrar a la gente de mar la información necesaria sobre la índole de las sustancias, los riesgos que entrañan, los equipos de protección personal necesarios, los procedimientos médicos pertinentes y los antídotos específicos. Estos antídotos y los equipos de protección personal deberán llevarse a bordo cada vez que se transporten mercancías peligrosas.

**ARTÍCULO 166.** Todos los buques que lleven cien o más personas a bordo y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica.

**ARTÍCULO 167.** A los buques que no requieran un médico calificado a bordo se les aplicarán las siguientes disposiciones:

- a. Los buques que habitualmente puedan tener acceso en un plazo de ocho horas a atención médica calificada y servicios médicos, deberán contar con al menos un marino que haya completado satisfactoriamente una formación en primeros auxilios que reúna los requisitos del Convenio STCW y los adoptados por la Autoridad Competente.
- b. Los demás buques deberán contar al menos con un marino que haya completado satisfactoriamente una formación en atención médica que esté en conformidad con los requisitos del Convenio STCW y los adoptados por la Autoridad Competente

Las personas a que hace referencia este artículo deberán seguir, a intervalos de cinco (5) años aproximadamente, cursos de perfeccionamiento que les permitan conservar e incrementar sus conocimientos y competencias.

La formación de que trata el presente artículo deberá basarse en el contenido más reciente de las guías médicas que se mencionan en este capítulo.

**ARTÍCULO 168.** La Autoridad Competente en coordinación con el Ministerio de Salud deberá garantizar, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas. Estas consultas serán gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolan.



**ARTÍCULO 169.** Todos los buques deberán llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones de radio a través de las cuales puedan hacer las consultas médicas; y, si están dotados de un sistema de comunicación por satélite, deberán llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones terrestres costeras a través de las cuales puedan hacer dichas consultas médicas.

## **CAPÍTULO II**

### **RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD, LESIONES O MUERTE DE LA GENTE DE MAR**

**ARTÍCULO 170.** Los armadores serán responsables de la protección de la salud y de la atención médica de la gente de mar que preste servicio a bordo de sus buques.

**ARTÍCULO 171.** El armador deberá sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñó entre esas fechas.

**ARTÍCULO 172.** Los armadores deberán proveer una cobertura de seguro para garantizar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada, de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional.

**ARTÍCULO 173.** Los armadores deberán sufragar, directamente o a través de un seguro, los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, quirúrgico, hospitalario, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad.

**ARTÍCULO 174.** Los armadores deberán sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

**ARTÍCULO 175.** La responsabilidad del armador en lo que se refiere a los gastos de asistencia médica, hospitalización, alojamiento y alimentación se extenderá por dieciséis (16) semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad.

**ARTÍCULO 176.** Cuando la enfermedad o lesión ocasionen al tripulante una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo hasta que haya sido repatriada.

Además, el armador deberá pagar la totalidad del salario desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada hasta por un período máximo de dieciséis (16) semanas, contado a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad, o hasta su curación si esta se da primero. Podrán excluirse de este pago las bonificaciones.

**ARTÍCULO 177.** El armador quedará eximido de toda responsabilidad en los siguientes supuestos:

- a. Cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque.
- b. Cuando la lesión o la enfermedad sean imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida.
- c. Cuando la enfermedad o deficiencia física sean ocultadas intencionalmente en el momento de la contratación.



**ARTÍCULO 178.** Para los efectos de aplicación del presente Decreto Ejecutivo, no será considerado accidente de trabajo:

- a. El que fuere provocado intencionalmente por la gente de mar
- b. El que fuere producido por culpa grave de la gente de mar, considerándose como tal la desobediencia comprobada de órdenes expresas, el incumplimiento culposo o manifiesto de reglamentos de prevención de accidentes y seguridad, la embriaguez voluntaria y el uso de drogas prohibidas por la ley.

**ARTÍCULO 179.** El armador tomará las medidas necesarias para proteger los bienes dejados a bordo por el tripulante enfermo, herido o muerto.

### **CAPÍTULO III**

#### **PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD Y LA SALUD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

**ARTÍCULO 180.** Es obligación del armador, adoptar políticas y programas efectivos de seguridad y salud en el entorno laboral, incluida la evaluación de riesgo, así como la formación e instrucción de la gente de mar, con la finalidad de prevenir accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como el riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo del buque.

**ARTÍCULO 181.** Los armadores estarán obligados a suministrar a la gente de mar equipos de protección u otros dispositivos de prevención de accidentes acompañados de normas para la utilización de dicho equipo o dispositivos de protección.

**ARTÍCULO 182.** Será obligación del armador velar porque las máquinas utilizadas a bordo estén adecuadamente protegidas y porque se prohíba la utilización de máquinas desprovistas de dispositivos de protección adecuados.

**ARTÍCULO 183.** Los buques que mantengan a bordo por lo menos cinco marinos, deberán crear un Comité de Seguridad conformado por miembros de la tripulación.

El Comité de Seguridad procurará la mejora continua de la protección y la salud en el trabajo, tomando en cuenta medidas preventivas, que incluyan el control de ingeniería y diseño, la utilización del equipo de protección personal, así como los requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras e investigar y notificar los accidentes de trabajo a bordo.

**ARTÍCULO 184.** La Autoridad Competente realizará inspecciones a bordo de los buques que lleguen a los puertos nacionales, y de encontrarse alguna deficiencia en materia de salud y seguridad ocupacional, informará al Capitán o a la persona designada por éste las medidas a tomar, así como el tiempo en el cual se deberán corregir las condiciones inseguras a bordo.

**ARTÍCULO 185.** Los armadores tendrán la obligación de reportar a la Autoridad Competente la ocurrencia de los accidentes de trabajo, al igual que las lesiones y enfermedades profesionales de manera adecuada teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.



## CAPÍTULO IV

### ACCESO A INSTALACIONES DE BIENESTAR EN TIERRA

**ARTÍCULO 186.** Los Puertos de Administración Estatal y de Administración Privada de la República de Panamá, facilitarán el acceso a las instalaciones y servicios de bienestar, culturales, de esparcimiento e información en tierra, a la gente de mar a bordo de los buques que se encuentren en las terminales portuarias, independientemente del Estado de pabellón del buque en que la gente de mar trabaje, esté empleada o contratada.

Estas instalaciones y servicios deberán estar a disposición de toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente del pabellón que enarbole el buque en el que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada.

**ARTÍCULO 187.** Los Puertos de Administración Estatal y de Administración Privada de la República de Panamá deberán proveer a la gente de mar, de forma regular y eficiente, el servicio de transporte desde el costado del buque hasta el Puesto de Control de Seguridad de la terminal portuaria y viceversa. Una vez la gente de mar esté fuera del perímetro de la terminal portuaria podrá utilizar el medio de transporte de su preferencia.

La Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá, tendrá la potestad de dictaminar las terminales portuarias que debido a su tamaño y/o condiciones operativas deberán cumplir con este servicio.

**ARTÍCULO 188.** Los Puertos de Administración Estatal y de Administración Privada de la República de Panamá, en cumplimiento de lo dispuesto en el Código PBIP, deberán permitir el acceso a la instalación portuaria de los representantes de las Comisiones de Bienestar debidamente acreditadas.

Los representantes de las Comisiones de Bienestar deberán coordinar previamente con la terminal portuaria.

**ARTÍCULO 189.** Los Puertos de Administración Estatal y de Administración Privada de la República de Panamá podrán negar el acceso a la instalación portuaria a las personas que no puedan demostrar su identidad personal y confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite.

**ARTÍCULO 190.** Los representantes de las Comisiones de Bienestar deberán cumplir con todas las normas y procedimientos de protección que les exija el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

**ARTÍCULO 191.** Los Puertos de Administración Estatal y de Administración Privada de la República de Panamá podrán cancelar el permiso de acceso a los representantes de las Comisiones de Bienestar que hayan protagonizado algún incidente documentado que constituya una amenaza a la protección, de acuerdo a lo establecido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

**ARTÍCULO 192.** La Autoridad Competente velará porque las instalaciones portuarias a las que se les aplique el Código PBIP, y las consecuentes normas de protección portuaria, cumplan con éste, por lo que estarán sujetas a evaluaciones anuales a fin de garantizar su debido cumplimiento.

**ARTÍCULO 193.** La República de Panamá, junto con los armadores y la gente de mar, impulsará el desarrollo de instalaciones de bienestar en puertos apropiados del país. La Autoridad Competente establecerá que puertos son apropiados.

El apoyo para el desarrollo de las instalaciones de bienestar podrá proceder de subvenciones públicas, gravámenes u otras contribuciones especiales provenientes de



circulos marítimos, aportaciones voluntarias de los armadores, de la gente de mar o de sus organizaciones y aportaciones voluntarias de otras fuentes.

## **CAPÍTULO V**

### **SEGURIDAD SOCIAL**

**ARTÍCULO 194.** La República de Panamá brindará a toda la gente de mar con residencia habitual en su territorio y a las personas a su cargo, acceso a protección en materia de seguridad social conforme las leyes y reglamentos nacionales existentes.

**ARTÍCULO 195.** La protección en materia de seguridad social establecida en el presente capítulo será complementaria a la protección proporcionada de conformidad con el Capítulo I y II del presente Título.

## **TÍTULO SEXTO**

### **CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN**

## **CAPÍTULO I**

### **INSPECCIONES**

**ARTÍCULO 196.** La Autoridad Competente realizará las inspecciones de bandera y de Estado rector de puerto que permitan comprobar que se cumplen las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques a los cuales les aplica el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

**ARTÍCULO 197.** Cuando existan indicios de incumplimiento de normas contenidas en el presente Decreto Ejecutivo por buques registrados en la Marina Mercante, la Autoridad Competente podrá ordenar restricciones, condicionar la navegación o detener dichas naves hasta tanto reciba evidencia satisfactoria de que las deficiencias que dieron lugar a la medida han sido subsanadas.

Contra la medida que se adopte no procederá recurso alguno.

## **CAPÍTULO II**

### **PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DE QUEJAS A BORDO**

**ARTÍCULO 198.** Los buques deberán disponer de un procedimiento aprobado de tramitación de quejas abordo que permita la tramitación justa, eficaz, bien documentada y rápida de las reclamaciones que la gente de mar presenten con respecto a presuntas infracciones de las disposiciones del presente Decreto Ejecutivo e inclusive de los derechos de la gente de mar.

**ARTÍCULO 199.** Se prohíbe cualquier forma de hostigamiento en contra de la gente de mar que haya presentado una queja. Todo acto de hostigamiento será sancionado conforme lo estipulen las leyes nacionales.

**ARTÍCULO 200.** El armador deberá proporcionar a la gente de mar una copia del procedimiento de tramitación de quejas aplicable a bordo del buque, junto con la copia del acuerdo de empleo de la gente de mar.



**ARTÍCULO 201.** El procedimiento de tramitación de quejas deberá incluir información sobre la forma de contactar a la Autoridad Competente y, cuando no se trate del mismo país, a la autoridad competente del país de residencia de la gente de mar, así como el nombre de una o varias personas a bordo del buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas y prestarle asistencia para seguir los procedimientos de tramitación de quejas a su disposición a bordo del buque.

**ARTÍCULO 202.** El procedimiento de tramitación de quejas a bordo aprobado por la Autoridad Competente, a reserva de lo previsto en un convenio colectivo con ámbito de aplicación más amplio, será el siguiente:

- a. Las quejas deberán remitirse en primer lugar al jefe del servicio del marino que presente la queja o a su oficial superior.
- b. El jefe del servicio o el oficial superior deberán tratar entonces de resolver la queja en los plazos establecidos, según la gravedad de las cuestiones planteadas. Estos plazos no superaran los cinco (5) días.
- c. Si el jefe del servicio o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, éste debe poder remitirla al capitán, quién deberá ocuparse personalmente del asunto.
- d. Los marinos deberán tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento.
- e. Deberán registrarse a bordo de los buques todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto, y se deberá proporcionar copia a la gente de mar interesada.
- f. Si una queja no puede resolverse a bordo, la cuestión deberá ser remitida al armador en tierra, quién dispondrá de un plazo de ocho (8) días para resolverla.
- g. En todos los casos, la gente de mar tendrá derecho a presentar la queja directamente al capitán y al armador, así como autoridades competentes, entiéndase, a los inspectores de bandera, inspectores de Estado rector de puerto, representantes de la Autoridad Competente en país extranjero o directamente a las oficinas de la Dirección General de la Gente de Mar.

**ARTÍCULO 203.** Las queja presentadas por la gente de mar y la decisión tomada sobre el contenido de la misma, deberán ser anexadas al Rol de Tripulación del buque.

**ARTÍCULO 204.** Las disposiciones contenidas en el presente capítulo no deberán ir en detrimento alguno del derecho de la gente de mar a reclamar reparación a través de los medios legales que estime apropiados.

### CAPÍTULO III

#### SINIESTROS MARÍTIMOS

**ARTÍCULO 205.** La Autoridad Competente llevará a cabo la investigación oficial de cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte a la gente de mar, en el que esté implicado un buque que enarbole el pabellón de la República de Panamá.

De igual forma, la Autoridad Competente cooperará con las autoridades competentes de otros Estados miembros para facilitar la investigación de los siniestros marítimos graves.





## **TÍTULO SÉPTIMO COMITÉ TRIPARTITO ESPECIAL**

**ARTÍCULO 206.** La República de Panamá estará representada ante el Comité Tripartito Especial del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo por el Director General de la Gente de Mar y el Director General de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá o quienes ellos designen, acompañados de sus consejeros técnicos.

## **TÍTULO OCTAVO SANCIONES**


**ARTÍCULO 207.** La Autoridad Competente impondrá sanciones administrativas por incumplimiento a las disposiciones del presente Decreto Ejecutivo según la gravedad de la falta, su reincidencia y sus atenuantes.


La Junta Directiva de la Autoridad Competente reglamentará el monto de las multas correspondientes a las infracciones cometidas atendiendo a los parámetros establecidos en este Título.

**ARTÍCULO 208.** Este Decreto Ejecutivo comenzará a regir a partir de su promulgación.

### **COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,**

Dado en la ciudad de Panamá, a los 22 ( ) días del mes de febrero del año dos mil trece (2013).

  
**RICARDO MARTINELLI BERROCAL**  
Presidente de la República

  
**ROBERTO C. HENRÍQUEZ**  
Ministro de la Presidencia

