

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
VICERRECTORIA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
MAESTRÍA EN DERECHO PRIVADO CON ÉNFASIS EN DERECHO CIVIL

**RESPONSABILIDAD CIVIL POR RIESGOS PROFESIONALES OCASIONADOS A
LA GENTE DE MAR EN EL ORDENAMIENTO PANAMEÑO**

ÁNGEL REBOREDO
Cédula: 3-730-1889

ASESOR: PROF. JOSÉ MARÍA LEZCANO

***TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL
TÍTULO DE MAGÍSTER EN DERECHO
PRIVADO CON ÉNFASIS EN DERECHO
CIVIL***

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ

2024

ÍNDICE

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

RESUMEN

ABSTRACT

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1- ASPECTOS GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Planteamiento del problema	2
1.2. Formulación del problema.....	4
1.3. Justificación del tema de la investigación.....	5
1.4. Viabilidad	9
1.5. Delimitación	9
1.6. Objetivos de la investigación	9
1.6.1. Objetivo general.....	10
1.6.2. Objetivos específicos.....	10
1.7. Hipótesis	11

CAPÍTULO 2- MARCO REFERENCIAL

2.1. Antecedentes	13
2.2. Marco conceptual	17
2.3. Marco teórico	24
2.3.1. Nave de bandera panameña.....	24
2.3.2. Legislación aplicable.....	25
2.3.3. Gente de mar	27
2.3.3.1. Clasificación.....	31
2.3.3.2. La gente de mar y sus funciones	32
2.3.3.3. Legislación aplicable	32
2.3.3.4. Convenios	34
2.3.4. Principios jurídicos	35
2.3.4.1. Principio de la sana crítica	35
2.3.4.2. Principio de legalidad	36
2.3.4.3. Principio del debido proceso	36
2.3.5. Contratación laboral de la gente de mar	37

2.3.5.1. Modalidad de contratación.....	38
2.3.5.2. Partes contratantes.....	39
2.3.5.3. Derechos y obligaciones del armador.....	40
2.3.5.4. Derechos y obligaciones de la gente de mar.....	42
2.3.6. Responsabilidad civil por daños ocasionados a la gente de mar	43
2.3.7. Elementos de la responsabilidad extracontractual	44
2.3.8. Tabla de compensación mínima por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar	52
2.3.9. Jurisprudencia	55
CAPÍTULO 3- MARCO METODOLÓGICO	
3.1. Tipo de Investigación	¡Error! Marcador no definido.
3.2. Fuentes de información.....	¡Error! Marcador no definido.
3.2.1 Fuentes materiales	¡Error! Marcador no definido.
3.2.2. Los Sujetos.....	¡Error! Marcador no definido.
3.2.2.1. La población	¡Error! Marcador no definido.
3.2.2.2. La muestra	¡Error! Marcador no definido.
3.3. Sistema de variables	¡Error! Marcador no definido.
3.3.1. Variable independiente.....	¡Error! Marcador no definido.
3.3.2. Variable dependiente.....	¡Error! Marcador no definido.
3.3.3. Definición instrumental.....	¡Error! Marcador no definido.
3.4. Definición Operacional.....	¡Error! Marcador no definido.
3.5. Descripción de Instrumentos	¡Error! Marcador no definido.
3.5.1. La encuesta	¡Error! Marcador no definido.
3.5.2. Consentimiento informado.....	¡Error! Marcador no definido.
3.5.3. La encuesta y su contenido.....	¡Error! Marcador no definido.
3.6.Tratamiento de la Información	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO 4- ANÁLISIS DE RESULTADOS	
4.1. Presentación de los resultados.....	84
4.2. Resultados obtenidos a través de los funcionarios de los Tribunales Marítimos del Órgano Judicial.	85
4.3. Resultados obtenidos a través de los abogados litigantes especialista del área marítima.	91

CONCLUSIONES	97
RECOMENDACIONES	99
PROPUESTA.....	100
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	101
ANEXOS	104

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a mis padres y familiares, quienes mediante su apoyo incondicional me han motivado a perseverar en mis sueños. No puedo obviar que el cumplimiento de este objetivo se lo debo a Dios, mi primera fuerza para llegar donde estoy, siendo la luz de mi camino y todo lo que he podido obtener se lo debo a él.

Destacando a mi madre, **Yissell Aleida Rodríguez Martínez**, quien ha sido la voz de aliento, con su actitud siempre positiva y apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTO

Agradezco primeramente a Dios por darme la oportunidad de alcanzar esta meta, el gran responsable de poder cumplir un objetivo más. Asimismo, a la profesora Elizabeth Lezcano Tello por su asesoría, dedicación y paciencia en la realización de esta tesis.

De la misma manera, doy gracias a mi asesor José María Lezcano, ya que por medio de su guía y supervisión he logrado finalizar este trabajo de investigación.

Sin olvidar a mi estimada amiga Joan Riggs Janeiro, compañera de batalla que con sus conocimientos y enseñanzas ha colaborado con mi crecimiento académico.

RESUMEN

Dentro de la presente investigación se encontrará un análisis de los criterios jurisprudenciales en los Tribunales Marítimos de la República de Panamá en cuanto a la responsabilidad civil de compensación por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar que laboran a bordo de los buques de servicio internacional del pabellón panameño.

La materia de estudio trata sobre la indemnización a la gente de mar, donde se deja entrever que los mismos están sometidos a consideraciones porcentuales con base al salario.

De esta forma, la gente de mar que labora en naves de bandera panameña encontrará una indemnización según la escala salarial; por tanto, la gente de mar no se encuentra en una igualdad de derechos en caso de indemnización, ya que todo dependerá del cargo que ocupe a bordo de la nave.

El objetivo de esta investigación es estudiar las consideraciones de los administradores de justicia, así como también observar los distintos criterios de los abogados litigantes en el área marítima.

ABSTRACT

Within the present investigation there will be an analysis of the jurisprudential criteria of the Maritime Courts of the Republic of Panama regarding the civil liability of compensation for professional risks caused to seafarers who work on board international service vessels. Panamanian pavilion.

The subject of study has a context of appraisal when determining compensation for seafarers, where it is suggested that they are subject to percentage considerations based on salary.

In this way, seafarers who work on Panamanian flag ships will find compensation according to the salary scale, therefore, seafarers do not have equal rights in case of compensation, since everything will depend on the position they hold. occupy aboard the ship.

In this investigative work, it not only seeks to study the considerations of justice administrators, but also to observe the different criteria of trial lawyers in the maritime area.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación va dirigido a determinar la importancia que tiene la responsabilidad civil de compensación por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar que labora en naves de bandera panameña; por lo que se explicarán los conceptos básicos de la responsabilidad civil bajo un enfoque marítimo y orientado en la particularidad del daño a la gente de mar en el desarrollo de sus funciones.

Por otra parte, se analizará el derecho que le corresponde a la gente de mar, no solo al mecanismo establecido en el derecho positivo, sino al estudio de la correcta aplicación de las normas sustantivas y adjetivas, todo esto con la finalidad de encontrar la justicia al momento de presentar un proceso especial que pretenda indemnizar los daños causados a la gente de mar y preservar sus garantías constitucionales para el reclamo en las causas especiales de la jurisdicción marítima de la República de Panamá.

Es importante resaltar que la tabla de compensación mínima por riesgos profesionales que aprobó la Autoridad Marítima de Panamá en el año 2005 ha sido objeto de acciones legales en determinados artículos ante la Corte Suprema de Justicia; sin embargo, la naturaleza de la tasación en dicha tabla de compensaciones se mantiene vigente, toda vez que la misma se utiliza en los procesos que son ventilados en la jurisdicción especial marítima.

Por otro lado, la investigación se enfocará en la responsabilidad civil del naviero o armador cuando ocasione daños a la gente de mar en el ejercicio de sus funciones. De la misma forma, se examinará las situaciones que los exoneran de responsabilidad; asimismo, el cumplimiento de los derechos y obligaciones de la gente de mar y su conducta en el desempeño de la aventura de mar.

De esta manera, este trabajo de investigación no se dirige a establecer conceptos generales, características, principios, doctrinas; sino más bien, va encaminada a plantear un modo distinto de analizar el código civil, código de procedimiento marítimo, leyes sustantivas marítimas nacionales e internacionales para la debida aplicación de la tabla de tasación de compensación mínima por riesgos profesionales a la gente de mar.

CAPÍTULO 1

ASPECTOS GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Planteamiento del problema

En la legislación panameña existen distintos medios probatorios para convencer al juzgador en los procesos de responsabilidad civil extracontractual por daños y perjuicios, pero en la jurisdicción marítima encontramos una particularidad, la cual se relaciona a una tabla de tasación mínima que involucra una guía para el administrador de justicia en cuanto a la incapacidad que podría generarle a la gente de mar por el daño ocasionado.

Al referirse a esta particularidad, la jurisdicción marítima se remite al contexto de la Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005 por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, en sus usos legales establecido en el Decreto Ley 7 de 10 de febrero de 1998, el cual crea la Dirección de la Gente de Mar a la que se le asigna la responsabilidad de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas marítimas, nacionales e internacionales, relacionadas a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar a bordo de los buques de bandera panameña. (Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005)

De esta manera, se resalta el mecanismo porcentual que ya había sido superado por la doctrina, donde se le adjudica al marino un porcentaje al sufrir una lesión corporal en el ejercicio de su profesión dentro de la motonave, según Martínez, A. (2007)

La tabla de compensación aplicada en casos concretos de daños y perjuicios ocasionados a la gente de mar mantiene un defecto, toda vez que se coloca un porcentaje al cuerpo físico de la gente de mar, omitiendo las funciones que ejecutan los integrantes de la motonave.

Así pues, al tratar sobre este tema, el Jurista Gabaldón destacó lo siguiente: “Siempre que se trate de la vida e integridad física de un marino, debe darse el mayor valor por sus delicadas funciones” (García, 2012). De esta forma, no solo el jurista Gabaldón apostó por esta concepción, sino que, el doctrinario Juan Luis Pulido respalda dicha postura al sustentar que, “La gente de mar debe ser protegido por todas las normativa regionales e internacionales” (Begines, 2015).

El respaldo a los derechos de la gente de mar no tomó importancia en estos tiempos, sino que fue un serio esfuerzo por organismos internacionales, mediante convenciones y tratados para reglamentar los derechos de la gente de mar y delegar funciones a instituciones estatales para su aplicabilidad y protección.

Ahora bien, la tabla de compensación, además de mantener una problemática en cuanto a su ponderación monetaria, requiere una modificación que se adapte al nuevo sistema valorativo de las funciones que se ejerzan en la aventura de mar.

Lo anterior no es una concepción idealista, toda vez que los marinos son el primer sector realmente globalizado. Esto significa que, comúnmente, marinos de diferentes nacionalidades son contratados a bordo de buques registrados en otros Estados que pertenecen a un armador que a veces no tiene ni la nacionalidad del buque ni la de algunos de los marinos. En el derecho internacional, el Estado del pabellón que es el país en el que el buque está, es internacionalmente responsable de adoptar y poner en práctica las medidas necesarias que garanticen la seguridad en el mar, en especial, en lo que se refiere a las condiciones de trabajo, independientemente de la nacionalidad de los marinos o del armador. (Trabajo, OIT, 1996)

Este trabajo de investigación no solo descansa en un contexto jurídico, sino que

transciende a otro plano, lo cual es el reflejo de principios básicos que se deben cumplir. Por tanto, el derecho determina principios esenciales a obedecer por todas las partes, desde los abogados (parte actora y demandada), como auxiliares del sistema y administradores de justicia, que bajo sus cargos deben aplicar todos los mecanismos adecuados para el debido desempeño de sus funciones en un proceso judicial.

1.2. Formulación del problema

La formulación del problema en el presente trabajo descansa desde las perspectivas de los criterios de los Tribunales Marítimos de Panamá, donde deciden sobre la indemnización a la gente de mar por los daños ocasionados en el ejercicio de su función.

Con base en lo anterior, el Decreto Ley No. 8 de 26 de febrero de 1998 mediante el cual se reglamenta el trabajo de mar y las vías navegable, se recogen las normas referentes a los accidentes a que están expuestos la gente de mar por causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador. Debido a esto, el artículo 82 faculta a la Autoridad Marítima de Panamá aprobar una tabla de compensación mínima por riesgos profesionales por accidentes a bordo de los buques de registro panameño de servicio internacional. Esto se encuentra plasmado y orientado por el Convenio No. 55 de la organización Internacional del Trabajo.

¿Qué papel juega la jurisdicción marítima frente a los accidentes a los que están expuestos la gente de mar? La misma, por mandato constitucional, debe conocer los procesos de carácter marítimo; además, la Ley 8 de 1982, reformada, determina la competencia de los tribunales marítimos.

Por lo tanto, al tratar sobre el reclamo extracontractual por las lesiones ocasionadas a la gente de mar, los tribunales competentes para sustanciar dicho reclamo son los Tribunales

Marítimos, y a estos deben examinar y aplicar la tabla de compensación mínima, lo cual se ejecuta mediante mecanismos aritméticos dentro del lucro cesante.

La tabla es muy directa al señalar un porcentaje de las zonas corporales de la gente de mar; por tanto, se debe seguir como un mínimo para su aplicación, pero la pregunta es: ¿Qué pasa si la gente de mar no prueba los daños ocasionados? ¿Debe el administrador de justicia seguir el mismo porcentaje a pesar de que no pudo probarlo? O, todo lo contrario, si es totalmente obvio el daño ocasionado; pero la tabla señala un porcentaje irrisorio, ¿el administrador podrá aplicar otro porcentaje con base al principio de la sana crítica?

Con las preguntas que anteceden, es preciso manifestar que la fórmula para la aplicación de la tabla de compensación se realiza mediante el salario de la gente de mar, misma que irrumpe normas constitucionales y obstaculiza el verdadero sentido de indemnización, toda vez que no es posible que un sujeto de navegación se encuentre sometido a un salario para reflejar una indemnización por daños ocasionados en el ejercicio de sus funciones.

Para los efectos de esta investigación, se hace pertinente plantear el siguiente problema a investigar **¿Cumple la tabla de compensación vigente las expectativas en materia de responsabilidad civil por lesiones a la gente del mar al momento de ejecutar su función?**

1.3. Justificación del tema de la investigación

El presente trabajo de investigación va dirigido a examinar la tabla de compensación emitida por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá y verificar si cumple con las expectativas en materia de responsabilidad civil por lesiones a la Gente de Mar.

La tabla de compensación, particularmente, se presenta en procesos de responsabilidad civil derivado de daños y perjuicios, por tanto, el armador y demás sujetos que intervienen en las actividades propias de la navegación responden civilmente a los daños y perjuicios que puedan ocasionarse a otros como consecuencias de sus propios actos ilícitos o de los de sus dependientes (especialmente los miembros de la dotación en el caso del armador) (Navarro, 2019)

Es por ello, por lo que vale la pena mencionar la importancia de la responsabilidad civil por daños en el derecho marítimo, para significar los sucesos nacidos con ocasión de la navegación y el transporte por mar, que originan una obligación de resarcimiento a cargo de la persona causante del daño o determinada por la ley y a favor de quienes lo sufren.

La importancia de este trabajo de investigación es direccionar la concepción del porcentaje que se le adjudica a la gente de mar de mano extranjera, por posibles daños y perjuicios ocasionados, de modo que la propia tabla de compensación no cumple con la realidad de las funciones que llevan a cabo la gente de mar. Por esta razón, es necesario un estudio profundo sobre el origen de esta tabla de compensación, su utilidad y si cumple con el estándar genérico de toda indemnización en la actualidad.

Los Tribunales Marítimos han sustanciado distintos procesos con la tabla antes mencionada, aducida por los abogados especialista en el área marítima, los cuales exigen reclamaciones y declaraciones sobre la incapacidad que pudo ocasionar un accidente marítimo a un tripulante de la motonave.

Por lo tanto, las características del lugar de trabajo y el conjunto de actividades que se desarrollan, supone indicar que el espacio donde se ejecuta el trabajo de la gente de mar

es un medio hostil para el hombre, complicándose cualquier actividad que se pretenda desarrollar.

Esto hace que la profesión del marino sea difícil y en cierto modo peligrosa, lo cual presenta determinados riesgos a la vida humana. Por lo que nos lleva a realizar una investigación basada en el análisis de las normas legales dentro de las cuales se profundizará sobre los mecanismos utilizados por los tribunales marítimos panameños en referencia a la tasación y su valoración al momento de tomar una decisión judicial, que serán evaluados mediante una tabla de compensación, misma que le asigna un porcentaje (resarcimiento) a la pérdida de una parte de su cuerpo físico. Esta es una postura que señaló el doctrinario Etchevers (2016) al indicar que, “las decisiones judiciales sobre un litigio deben ser valoradas con pruebas simples para entender los hechos” (p.168).

Pero en miras a determinar que la tabla de compensación requiere de una modificación, la práctica tribunalaria refleja decisiones donde se acepta el porcentaje, tal es el caso de la Sentencia No. 5 de 16 de junio de 2015 dictada por el Primer Tribunal Marítimo de Panamá dentro del Proceso Especial para la Ejecución de un Crédito Marítimo Privilegiado que LUIS FERNANDO TOALA ZAMBRANO le sigue a la M/N TEMPLARIO I, donde indica lo siguiente: Por consiguiente, acreditado este nexo causal, tomaremos como hecho cierto que la media de los ingresos recibidos por el demandante durante los años que laboró a bordo de la demandada, es de CUARENTA Y UN MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO DÓLARES CON 00/100 (US\$41,758.00) anuales presentada y aceptada por la demandada a foja 983 y no objetada por el demandante; tomaremos como hecho cierto que el demandante, al momento del accidente, tenía 42 años de edad; tomaremos como hecho cierto que la edad de jubilación en nuestro país es de 62

años para los hombres, y tomaremos como hecho cierto que el demandante tiene un 70% de incapacidad...

Siendo esto así, si multiplicamos 41,758 por 20 (equivalentes a los 20 años que le harían falta para jubilarse), nos daría la cifra de 835,160.00; pero como la incapacidad para laborar es de 70%, este Despacho considera que el demandante debe recibir, por lucro cesante, la suma de QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS DOCE DÓLARES CON 00/100 (US\$584,612.00), que representa ese 70%. Por consiguiente, se debe valora factores constitutivos del accidente y buscar modificar la Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005 de la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, misma que no sea vinculante al momento de tomar una decisión judicial.

En consecuencia, el “Tipo de Accidente”, es decir, la forma particular que ante una lesión o daño personal se le pueda brindar una compensación fija con base al riesgo profesional, debería ser aplicada a las funciones que ejercen la gente de mar y no bajo el concepto salarial, ya que todos los integrantes de la embarcación realizan un serio esfuerzo para el funcionamiento y desarrollo de la actividad marítima.

Es por ello por lo que, tanto el capitán como alto mando en el buque como sus auxiliares, enfrentan una serie de riesgos inherentes a su labor debido a la naturaleza peligrosa y demandante de su trabajo. Estos daños pueden clasificarse en diferentes categorías, desde los daños físicos hasta los psicológicos y económicos.

1.4. Viabilidad

La viabilidad del presente trabajo investigativo se encuentra en el plano de las decisiones judiciales de los tribunales marítimos, los cuales desarrollan apreciaciones en procesos especiales con la utilización de la tabla de compensación a la gente de mar.

Asimismo, se ubican libros especializados en el área marítima, revistas del derecho marítimos internacional, doctrina privada enfocada en el área marítima y jurisprudencias de los Tribunales Marítimos de la República de Panamá.

1.5. Delimitación

La presente investigación se realizará con base en los criterios decisorios por los Tribunales de primera instancia y el Tribunal de Alzada de la jurisdicción especial marítima de la República de Panamá, que data del año 2015 a 2021.

Adicionalmente, esta investigación se aplicará a los abogados litigantes en el sector marítimo, así como a los funcionarios de dicha jurisdicción especial.

Es importante delimitar el análisis con fundamento en los criterios jurisprudenciales de la Corte Suprema de Justicia, enfocado en las decisiones de los Tribunales Marítimos de Panamá.

1.6. Objetivos de la investigación

Los objetivos responden al planteamiento del problema de investigación. Así nos ilustra la Magister Ileana Gólcher (2012), al señalar que existen dos niveles de logros. El primero es el objetivo general que, como su nombre lo indica, presenta un amplio nivel de realización. Y de éste o éstos, a su vez se desprenden los objetivos específicos que son logros

parciales, tienen un carácter más particular y concreto y puede identificarse con cada capítulo o elementos de la investigación.

A través del desarrollo de esta investigación se espera considerar los siguientes objetivos:

1.6.1. Objetivo general

- **Analizar** la tabla de compensación mínima por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar, para determinar si cumple con las expectativas reales de la indemnización por daños y perjuicios.

1.6.2. Objetivos específicos

- **Identificar** las funciones de la gente de mar y el riesgo por la ejecución de sus prestaciones de servicios.
- **Determinar** en qué consiste la responsabilidad civil con fundamento en la doctrina y la legislación.
- **Verificar** si la ponderación de la tabla de compensación cumple con las expectativas reales sobre el manejo de las funciones de la gente de mar.
- **Justificar** que los marinos son lo más perjudicados al momento de ejercer su trabajo por las maniobras físicas que deben realizar.
- **Especificar** a quiénes se consideran gente de mar en la legislación marítima.
- **Indicar** los derechos y deberes de la gente de mar.
- **Conocer** la legislación aplicable a las naves de bandera panameña

1.7. Hipótesis

Para llegar a la hipótesis de partida, es necesario explicar qué se entiende por hipótesis, donde el doctrinario Cesar Bernal (2010), en su libro metodología de la investigación señaló lo siguiente:

Una hipótesis es una suposición o solución anticipada al problema objeto de la investigación y, por tanto, la tarea del investigador debe orientarse a probar tal suposición o hipótesis. Ahora, es importante tener claro que al aceptar una hipótesis como cierta no se puede concluir respecto a la veracidad de los resultados obtenidos, sino que solo se aporta evidencia en su favor. (p. 38)

Por esto, la hipótesis de partida es la siguiente:

La tabla de compensación mínima por riesgos profesionales no cumple con las expectativas reales al momento de reparar o indemnizar a la gente de mar.

CAPÍTULO 2

MARCO REFERENCIAL

2.1. Antecedentes

Con base en la presente investigación, es importante analizar los trabajos investigativos efectuados con relación a las mismas variables desarrolladas en esta tesis. El trabajo investigativo va relacionado a la responsabilidad civil por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar en el ordenamiento panameño, mismo que no ha sido objeto de estudio de forma específica, sino más bien en contexto general.

Sin embargo, por medio de investigaciones previas se encontró la tesis de la autora Margareth Jazmín Mosquera Thorne (2011) con el título “La responsabilidad limitada del naviero o armador en el derecho internacional privado marítimo”.

La citada tesis explica las implicaciones que tienen los navieros o armadores al momento de ocasionarse un siniestro en el ejercicio de la aventura de mar. Esta tesis explica, de manera superficial, esas obligaciones que contraen los sujetos que podrían ser llevado a juicio por algún incumplimiento de normas internacionales para con la gente de mar. En ello, la magíster Mosquera citó:

“Teniendo la premisa, podemos decir que la institución de la limitación de la responsabilidad del naviero fue la solución de índole jurídica al problema social en que se veían inmersos los propietarios de naves, armadores o navieros, capitán y demás personas involucradas en la navegación, ya que por ser su ámbito de trabajo indomable, con una técnica no controlable plenamente y una tripulación que depende pero no siempre está obligada a obedecer; se encontraba en una posición no equitativa frente a los demás comerciantes”. (Marcial Azueta, 2008)

En virtud de aquel contexto, como bien señala Marcial Azueta al parafrasear a reconocido Montesquieu “La ley debe expresar el orden natural de las cosas”. Y es que, acaso en la actualidad no se habla de igualdad objetiva para dejar rezagada aquella concepción formal de la igualdad, porque se reconoce fielmente que el trato igualitario entre desiguales produce injusticia. No cabe duda que el naviero se encuentra en una posición desventajosa en lo que respecta al ejercicio de su actividad y esto es a razón del mismo contexto en el cual se desenvuelvo. Por tal razón, que trata a v.g. naviero o armador, propietario del buque o fletador como iguales al comerciante terrestre, sería tratar a los desiguales como iguales, generando una injusticia extrema...” (Thorne M. J., 2011)

Por tanto, el trabajo de investigación antes citado involucra concepciones elementales que comprenden la aplicación de convenios y normativas que relaciona a algunos sujetos que intervienen en el desarrollo de la aventura de mar.

Con base en la línea investigativa, también se encontró la tesis del autor Rodrigo Calvo, titulado su trabajo investigado de la siguiente manera: “La responsabilidad civil en el abordaje en el derecho marítimo panameño”.

En la señalada tesis, el autor destaca que:

Se dice que la responsabilidad extracontractual surgió en el momento en que la venganza privada se humanizó y dejó de ejercerse sobre la persona del ofensor, para ejercerse sobre el patrimonio de éste; es así como nace la primera obligación de carácter delictual; que, a pesar de tener un carácter marcadamente penal, dio origen a la responsabilidad extracontractual. Así pues, la misma puede ser definida como la obligación de indemnizar

los daños independientes de todo vínculo jurídico entre el causante y la víctima del daño. Es decir, la responsabilidad que nace fuera del contrato. (Calvo, 2011, pág. 50)

De esta forma, el trabajo investigativo citado contiene gran similitud con el desarrollo de la responsabilidad extracontractual, toda vez que la gente de mar suele accionar ante la jurisdicción especial marítima por reclamaciones extracontractuales por riesgos producidos en el ejercicio de su función. Por lo tanto, comparto la opinión del referido autor al señalar que:

“El propietario de la nave deberá responder por toda acción incoada contra la misma nave...

Será responsable directamente por toda reclamación originada por su acción, omisión o negligencia, o toda reclamación surgida contra personas de cuya acciones, omisiones o negligencias esté obligado a responder...” (Calvo, 2011, pág. 115)

Todo esto obedece al esfuerzo de la implementación de derechos y obligaciones para todos los sujetos que intervienen en el desarrollo de la aventura de mar, tanto para el naviero, armador y la propia de gente de mar.

De la misma forma, se ubicó el trabajo de graduación de la autora Karen Angelica Guette Castañeda, con el título “Jurisdicción Marítima en Panamá y alternativas de solución frente al secuestro marítimo decretado por la existencia de un proceso legal previo”, donde su enfoque investigativo fue dirigido a la jurisdicción marítima como Tribunales de causa para tomar decisiones en casos de que surjan, tanto dentro de aguas panameñas como afuera de las mismas; de esa manera, los daños que pueda recibir un marino, independientemente

del lugar, los Tribunales Panameños también están facultados para administrar justicia si se utiliza un mecanismo procesal que establece la Ley 8 de 1982, debidamente reformada.

Así pues, al examinar el precitado trabajo de investigación, se encontró un criterio atinado para el desarrollo de la competencia en causas extracontractuales por daños y perjuicios, por lo que la autora señala lo siguiente:

“De los criterios o factores de atribución de competencia tradicionalmente conocidos en la doctrina, los que mayor relevancia tienen para la jurisdicción Marítima Panameña, son el objetivo en cuanto a la Materia o Naturaleza del Asunto (actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo) y el factor territorial, ya que a partir de este se hace una decantación entre los hechos ocurridos dentro de la República que incluye: su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del canal de Panamá, incluyendo las causas sobre reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá. Y los ocurridos fuera del territorio del ámbito territorial, antes señalado.

La competencia de los Tribunales marítimos por actos ocurridos fuera del ámbito territorial panameño supone la adopción de otros criterios de atribución, de una naturaleza excepcional, que les permiten a nuestros jueces marítimos conocer de conflictos internacionales o causas con elementos de extranjería...” (Castañeda, 2018)

La suscita tesis conlleva grandes consideraciones de gran relevancia en el desarrollo de este trabajo, debido a que los procesos judiciales marítimos mantienen una particularidad. Se trata de la especialidad que contiene la jurisdicción marítima, donde facilita a un

administrador de justicia conocer las causas que surjan dentro o fuera del ámbito territorial y se decidan con base en las pruebas aportadas al proceso.

La gente de mar puede accionar contra el propietario como también contra la nave, todo depende el resultado jurídico y la situación que se presente. Generalmente, se trata de un proceso de crédito marítimo privilegiado, pero nada exime que se pueda entablar un proceso que sea mixto, es decir, contra el propietario, armador y la nave.

Como resultado de las investigaciones expuestas en la presente tesis, no se aleja de la realidad al enfoque del trabajo de investigación, toda vez que se observa la importancia de los derechos y obligaciones de cada uno de los sujetos que comprende la aventura de mar.

En consecuencia, todos los autores antes citados ayudaron a encaminar la presente investigación, debido a que, en cada ejecución de una actividad marítima, se debe tener presente que existen responsabilidades de cada una de las partes, por lo que conlleva a regular todas estas actividades y más cuando los sujetos que se encuentran en vulnerabilidad se pueden ubicar en un estado de desventaja al momento de la indemnización por los resultados de daños ocasionados en el ejercicio de su función.

2.2. Marco conceptual

La presente investigación va dirigida a desarrollar un enfoque de los criterios jurisprudenciales del área marítima, por lo que es importante conocer los diferentes conceptos que son aplicable a la presente causa, orientándonos con las consideraciones doctrinales, diccionarios jurídicos y definiciones por ley.

- **Derecho marítimo**

En cuanto al derecho marítimo, el jurista José Luis Soberanes Fernández lo definió de una forma peculiar que ha sido emblemático en el mundo marítimo de la siguiente manera:

“El derecho marítimo es una disciplina difícil de encuadrar en una clasificación del derecho, toda vez que tiene rasgos comunes tanto a las disciplinas del derecho privado como a las de derecho público. El derecho marítimo puede ser considerado para su estudio dentro del derecho mercantil como dentro del derecho administrativo, sin perder nunca de vista el hecho de que el derecho marítimo en sí es una rama completa e independiente del derecho, formada por principios especiales y particulares y, por lo tanto, el derecho marítimo merece un tratamiento y estudio individual como disciplina jurídica. Por lo que hace a las relaciones del derecho marítimo con el derecho internacional en general, encontramos que el derecho internacional de manera irrefutable tiene y ejerce su influencia sobre el derecho marítimo; esto se origina por la circunstancia de la clara y marcada nota internacionalista de las relaciones jurídicas que regula el derecho marítimo”. (Fernández, 2023)

- **Principios generales de derecho**

Según Reyes (2017), los principios son mandatos de optimización; como tales, se caracterizan porque pueden ser cumplidos en diferentes grados y porque la medida de cumplimiento ordenada depende, no solo de las posibilidades fácticas, sino también de las posibilidades jurídicas. Las posibilidades jurídicas se determinan mediante reglas y, sobre todo, mediante principios que actúan en sentido contrario. Los principios son razones para las ponderaciones, por tanto, son argumentos normativos. Los principios generales del derecho son el instrumento de justificación, o bien, de argumentación del que se sirven quienes tienen por mandato legal la obligación de resolver un caso determinado, sea por ausencia o no de la ley, y que se encuentran de manera explícita dentro del ordenamiento

jurídico de cada Estado.

- **Principio dispositivo**

En este principio, las partes mantienen la disposición de sus derechos desde la iniciación hasta la culminación del proceso, en forma independiente a la voluntad judicial. Ello, sin perjuicio del necesario rol de director que en el proceso moderno debe atribuirse al tribunal.

Según Tovagliari (2017), por ende, se establece como regla, que solamente los interesados tienen la facultad de iniciar el proceso, de aportar los hechos (material fáctico sustento de sus pretensiones) y delimitar el objeto de la litis, siendo además los principales encargados de aportar la prueba para acreditar los hechos alegados y controvertidos.

- **Independencia judicial**

La independencia judicial es un presupuesto para que los justiciables puedan realmente disponer de una tutela judicial efectiva. Así se sostiene que se impone una independencia subjetiva del juez y otra colectiva o institucional. La primera corresponde a una independencia personal vinculada con la estabilidad y permanencia en el cargo, como la existencia de los controles adecuados respecto de la investidura, con proporcionales regímenes de responsabilidad. Con estas salvaguardas se garantiza la actuación del juez para decidir, estando sujeto solo a la autoridad de la ley y la Constitución, protegiéndolo de otras interferencias. Tanto la independencia personal como sustantiva-decisional, comprenden también una independencia de pares (sean de igual rango o superiores). Por su lado, la independencia institucional o colectiva limita la intromisión de los otros poderes desde lo presupuestario hasta lo regulatorio que lo garantice.

- **El Principio de controversia**

La legislación alemana mantiene un concepto completo sobre este principio del derecho y trata sobre una autonomía de las partes y define que es tarea y obligación de las partes relatar los hechos y presentar las pruebas que deseen que sean evaluadas por el juez. Esto significa que el juez solo podrá tener en cuenta aquellos datos que le hayan sido aportados por las partes, y no sus conocimientos privados de una causa. En Alemania, una excepción son los “hechos obvios y públicamente conocidos” que pueden ser tenidos en cuenta, aunque ninguna de las partes haga referencia explícita a ellos. El principio también limita las posibilidades de ventilar pruebas. El juez está limitado a ventilar las pruebas presentadas por las partes y la realización de estas solo se efectuarán si el hecho que debe probar está controvertido y tiene relevancia para la causa. Si ambas partes del proceso están de acuerdo con relación a un hecho, no es necesario realizar la prueba ofrecida. En Alemania, el principio de controversia se aplica sin limitación a la prueba testimonial, mientras que el juez tiene posibilidades de solicitar documentos si alguna de las partes hizo referencia a los mismos, sin ofrecerlos como prueba de solicitar un informe pericial si lo estima necesario y de realizar una inspección ocular si cree que facilitará la toma de decisión.

- **Principio de legalidad de la instrucción de prueba**

Según Fábrega (2012), el juez solo puede fundar su decisión en elementos probatorios aportados con arreglo a los procedimientos legales. Ninguna prueba puede ser considerada como válida sin haberse practicado de conformidad con el trámite legal correspondiente. Una prueba que se haya llevado al proceso por vías distintas a las previstas imperativamente por la ley carece de todo valor. Debe ser considerada como ha expresado un tribunal- “subrepticia

o clandestina”. El juez puede, sin embargo, fundar su sentencia en medios que no son probatorios, v.gr.: hechos aceptados por la parte contraria en la medida que sean susceptibles de confesión; hechos notorios, hechos públicos que aparezcan en publicaciones oficiales, hechos de conocimientos judicial, etc.

- **Concepto de prueba**

La Real Academia Española (RAE) define “prueba” como la “razón, argumento, instrumento u otro medio con que se pretende mostrar y hacer patente la verdad o falsedad de algo”.

De la misma manera, podemos dividir el concepto de prueba bajo dos sentidos: amplio y estricto, ambos son desarrollados por el doctrinario patrio Jorge Fábrega de la siguiente manera: el primero, lo podemos definir como el medio que sirve para demostrar los hechos; el segundo es una confección de distintos medios para probar dentro de un proceso. El Código de Procedimiento Civil nos muestra los diversos medios probatorios en la materia civil, de esta manera el artículo 780 del código citado dispone lo siguiente: “Sirven como prueba los documentos, la confesión, el juramento, la declaración de parte, la declaración de testigos, la inspección judicial, los dictámenes periciales, los informes, los indicios, los medios científicos y cualquier otro medio racional que sirva a la formación de la convicción del juez, siempre que no estén expresamente prohibidos por la ley, ni violen derechos humanos, ni sean contrarias a la moral o al orden público”.

Finaliza el autor sosteniendo que nuestro derecho positivo divide las pruebas de dos (2) formas: la primera, sería bajo un concepto nominal, indicando con claridad los distintos medios que se utilizan en la jurisdicción civil para probar los hechos; y la segunda, innominal,

el cual deja abierta la posibilidad de probar por medios “racionales” que puedan crear una convicción al administrador de justicia, siempre y cuando no sea violatorio a los parámetros legales ni morales. (Fabrega, 2012)

- **Derecho probatorio**

El doctrinario Jorge Fábrega señala que la naturaleza de este derecho se dirige a que sea la autoridad judicial quien se cerciore plenamente de los hechos como acto indispensable para la aplicación de la norma jurídica pertinente en las diversas áreas del ámbito jurídico, tales como: civil, penal, administrativo, laboral, etc. Debemos tener presente que los sujetos de la actividad probatoria son el juzgador; las partes (actor y demandado); los terceros (como los testigos y los peritos) y los órganos de autoridad. Podemos afirmar con precisión que el juicio corresponde al actor, y al demandado corresponde dar hechos probados al juzgador, para que el dicte la resolución que en derecho proceda. Así pues, mediante la prueba judicial, se va a integrar la convicción de certeza del juzgador sobre las situaciones fácticas indispensables, para la decisión que resolverá la controversia sometida al proceso. (Fabrega, 2012)

- **Carga de la prueba**

La carga de la prueba tiene varias acepciones, pero la más atinada es definida por el maestro Jorge Fábrega (2012), al definirla como noción procesal que contiene la regla de juicio por medio de la cual se le indica al juez cómo debe fallar cuando se encuentran en el proceso elementos que le den certeza sobre los hechos en que deba fundar su decisión, e indirectamente establece a cuál de las partes le concierne la prueba de tales hechos, para evitar las consecuencias desfavorable a él o favorables a la otra parte.

Por otra parte, el Dr. Silvio Guerra (2015), define el Derecho Probatorio de la siguiente manera: “El Derecho Probatorio constituye la parte del Derecho Procesal que norma o regula una específica etapa del proceso: la etapa probatoria. En consecuencia, el Derecho Probatorio se ocupa de la prueba judicial como objeto específico de estudio; del procedimiento probatorio como desarrollo de los actos que guardan relación con las probanzas procesales (incluye la presentación u ofrecimiento de las pruebas de las partes; contrapruebas, objeción de pruebas –tachas y demás incidencias que puedan las partes originar o que en el curso del procedimiento probatorio se susciten–; admisión de pruebas, práctica o diligenciamiento probatorio, valoración de las pruebas).

- **Carga dinámica de la prueba**

El instituto de las cargas dinámicas de la prueba también llamado principio de disponibilidad probatoria implica que la prueba debe ser aportada al proceso por quien se encuentre más cerca de ella (o quien disponga de ella), sin importar si con ese medio se prueba un hecho favorable al que la presenta al proceso o, incluso, al contrario.

Según Campos (2017), más allá de las discusiones acerca de si ello implica invertir la regla clásica de carga probatoria o si constituye una presunción simple en contra de quien no colabora en el proceso, lo cierto es que se ha aplicado en varios países este concepto en materias tales como laboral, familia, responsabilidad médica, relaciones de consumo, contratos entre empresas, etc. Y existe una tendencia a ir ampliando los casos y supuestos. Si bien somos partidarios del instituto correctamente aplicado, debe señalarse que el riesgo está en su utilización abusiva y sorpresiva por el tribunal.

- **Fin de la prueba**

Las pruebas son los diversos medios por los cuales llega la inteligencia al descubrimiento de la verdad. Se argumenta en contra de tal posición el hecho que el juez tiene que circunscribirse a las afirmaciones de las partes, independientemente de cuál sea la situación objetiva y que toda la operación probatoria se dirige a suministrar datos al juez, en la medida que la relación procesal instituida lo permita. (Eduardo, 1913)

2.3. Marco teórico

Toda investigación necesita de una fundamentación teórica, por la cual se detalla la base teórica a continuación:

2.3.1. Nave de bandera panameña

Como bien sabemos, la posición geográfica de Panamá permite la conexión entre varios países y continentes que desean transportar su carga de un lugar a otro. El mismo se rige por los registros abiertos, que para muchos es un abanderamiento de conveniencia en el que los extranjeros ven la oportunidad de tomar el país de Panamá como estrategia para evadir procesos, leyes, mano de obra y costos que tendrían en su país de origen. Este tipo de registros ofrece, a su vez, una variedad de servicios, entre los que se cuenta con el abanderamiento de naves (Webescolar, s.f.). Este tipo de servicio permite que haya una relación entre el Estado y el buque, como también que haya un control administrativo en las diferentes gestiones en la que se involucra un buque, su carga, los dueños y otros; permitiendo así que por medio del registro abierto y el abanderamiento de la nave como perteneciente al territorio panameño, se cuente con una verificación en la seguridad, la contaminación, criterios técnicos y fiscales (Buenas Tareas, 2014).

El 15 de diciembre de 1917, se genera un cambio en Panamá, ya que a través de la Ley 63 se crea la registración de buques en el país, los autores de este hecho tenían como

finalidad darle un uso eficiente a las herramientas con las que cuenta Panamá y a su vez brindar apoyo en las diferentes gestiones que este podía ofrecer a otros países, beneficiándose al mismo tiempo en la oportunidad de crecer por medio de la inversión extranjera bajo la bandera panameña. Hasta la fecha, Panamá ha obtenido grandes resultados al permitir el registro abierto de naves, ya que este les permite administrar y llevar el control de diversas actividades que se presentan en un buque, las inversiones hechas en el país abren paso a que hayan más oportunidades laborales y movimientos del comercio, dándose a conocer a nivel mundial como un país eficiente para todos aquellos que desean mover su carga de un lugar a otro lado y/o los que desean emplear sus inversiones en la adquisición de un buque en tierras panameñas.

2.3.2. Legislación aplicable

En cuanto al resultado normativo, encontramos la aplicación de la Ley 57 del 6 de agosto de 2008 que regula la Marina Mercante y el Abanderamiento de Naves en Panamá.

Asimismo, el registro de naves es un proceso esencial para la identificación y seguimiento de embarcaciones en aguas internacionales. Este sistema permite establecer la propiedad y nacionalidad de las naves, así como garantizar el cumplimiento de normas y regulaciones marítimas.

El registro de naves es fundamental para asegurar la seguridad marítima y facilitar el comercio internacional. Al registrar una embarcación, se establece su nacionalidad y se otorgan derechos y protección legal a su propietario. Esto permite que la nave participe en actividades comerciales, obtenga beneficios y esté sujeta a las leyes y regulaciones pertinentes.

Según el artículo "The Importance of Ship Registration in International Law" de Smith y Johnson (2021), el registro de naves es una herramienta crucial para garantizar la responsabilidad y la rendición de cuentas en caso de incidentes marítimos como colisiones, contaminación o piratería; proporciona un marco legal sólido para investigaciones y procesos judiciales.

De acuerdo con el libro "Ship Registration: Law and Practice" de Edward Watt (2018), el registro de naves requiere la presentación de documentación precisa y completa, incluidos los certificados de tonelaje y los certificados de navegabilidad. Estos documentos aseguran que la nave cumpla con los estándares de seguridad establecidos por las autoridades marítimas.

Cumplimiento de estándares internacionales. Las naves deben cumplir con los estándares internacionales de seguridad, protección ambiental y condiciones laborales. Los requisitos están establecidos por instituciones como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) (Watt, 2018).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS): Esta convención adoptada, en 1982, establece los principios y normas básicas del derecho internacional marítimo. La UNCLOS aborda aspectos relacionados con el registro de naves, incluyendo la delimitación de las aguas territoriales, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

La Organización Marítima Internacional (OMI): La OMI es la agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección marítima. La OMI emite

regulaciones y directrices internacionales para el registro de naves que abarcan aspectos como la seguridad, la prevención de la contaminación y la formación de la tripulación.

El informe "IMO Ship Registry and Its Regulatory Framework" de Khan (2023) destaca que la OMI tiene un papel crucial en la estandarización y armonización de las prácticas de registro de naves a nivel internacional, a través de sus convenios y códigos.

2.3.3. Gente de mar

La legislación española define el concepto de armador en su artículo 145 que señala lo siguiente: “Armador es la persona que, siendo propietaria o no, tiene la posesión de un buque o embarcación, bien directamente o bien a través de sus dependientes y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”. (Española, L. (s.f.)

Además, encuentra su distinción con el concepto legal de naviero, la cual señala lo siguiente en el artículo 145 “entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de estos, aun cuando ello no constituye su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”.

Asimismo, el artículo 2 de la Ley 55 de 2008 define los términos propietario y operador, donde lo desarrolla de la siguiente manera:

- Propietario. Persona que detenta el derecho real de dominio de la nave y, por tanto, puede enajenarla, usarla y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida.
- Operador. Persona natural o jurídica que, en virtud de un contrato, asume la administración de la nave en nombre del propietario, que tiene la responsabilidad del

aseguramiento técnico de la nave y sus deberes incluyen poner a la nave en condiciones de navegabilidad, abasteciéndola adecuadamente y supervisando los estándares técnicos, lo que incluye mantener a la nave en óptimo estado mecánico, y el deber de contratar los seguros marítimos que sean necesarios. En algunas situaciones, tendrá a su cargo la dotación de la nave. (Ley 55 de 6 de agosto de 2008)

Por otra parte, nuestra legislación define armador de la siguiente forma: armador o naviero: es toda persona natural o jurídica que recibe del trabajador o tripulante la prestación de servicios o la ejecución de la obra. (Decreto Ley N° 8 de 26 de febrero de 1998)

La gente de mar ha desempeñado un papel crucial en el desarrollo de la civilización humana desde la antigüedad. Han sido responsables del transporte de mercancías, personas e ideas a través de enormes distancias, conectando diferentes culturas y permitiendo el florecimiento del comercio y los intercambios. Sin la gente de mar, el mundo tal y como lo conocemos hoy, no existiría.

Además de su importancia económica, la gente de mar también desempeña un papel fundamental a la hora de garantizar la seguridad y la estabilidad mundial. A menudo se recurre a ellos para transportar personal y equipos militares en tiempos de conflicto o crisis, y prestan un apoyo vital a las misiones humanitarias en todo el mundo.

El convenio sobre el trabajo marítimo (Maritime Labour Convention, MLC, 2006) popularmente conocida como “Carta de los derechos de los marineros”, elaborado por la Organización Internacional del Trabajo define que “los términos gente de mar o marino designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque”. (OIT O. I., 2018)

El concepto "gente de mar" es uno de los términos clave de la nueva normativa laboral marítima y es importante para la asignación de los derechos de la gente de mar establecidos en el MLC para los empleados a bordo de los buques. Sin embargo, el significado de esta palabra no está exento de ambigüedad. La definición del término "marino" puede considerarse controvertida y fue objeto de intensos debates durante la elaboración del proyecto de texto del MLC, así como tras la adopción y entrada en vigor del MLC.

La redacción de la definición del MLC es muy general y, por lo tanto, ambigua. La redacción por sí sola no revela plenamente el concepto del término "gente de mar". En virtud del artículo II (3) el MLC concede una libertad considerable a los Estados miembros para que, en caso de duda, determinen, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, si una categoría específica de personas se consideran gente de mar a efectos del MLC.

“Cuando, a los efectos del presente Convenio, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.” (OIT, Convenio sobre el trabajo Marítimo , 2006)

La aplicación internacional del Reglamento MLC requiere su transposición a la legislación nacional de los Estados miembros. Los conceptos jurídicos están intrínsecamente ligados a los ordenamientos jurídicos nacionales y los principios en los que se basan, además de estar sujetos a los valores morales y tradiciones del país en cuestión en un momento determinado.

Podemos revisar, a modo de ejemplo y grosso modo, cómo algunos países que adoptan MLC definen “gente de mar” de las siguientes maneras:

- **Dinamarca**

“Son gente de mar todas las personas, aparte del capitán, que están empleadas, contratadas o trabajan a bordo de un buque danés y que no trabajan exclusivamente a bordo mientras el buque está en puerto. Es determinante si la persona trabaja a bordo de un buque con funciones relacionadas con el buque y dónde se realiza este trabajo, es decir, en el mar o en el puerto. Los marinos son, entre otras cosas, las personas contratadas por un armador para prestar servicios a bordo de un buque en el mar, es decir, el trabajo realizado por las personas que participan en el funcionamiento y el mantenimiento del buque, así como en el aprovisionamiento de las personas que se encuentran a bordo.

Además, los marinos pueden ser personas que realizan trabajos de reparación y mantenimiento en los buques, personal especial de a bordo que ha sido contratado para trabajar en el mar a bordo de un buque, así como personal de limpieza y restauración.

Ciertas categorías de personas en buques con un empleo en tierra no se consideran gente de mar cuando no realizan trabajos como los descritos anteriormente. Por ejemplo, las siguientes personas no se consideran gente de mar: especialistas en alta mar, periodistas, investigadores, empresas navieras cooperantes, artesanos cooperantes y técnicos de servicio.” (Danish Maritime Authority , 2023)

- **Finlandia**

“Toda persona que trabaje regularmente a bordo de un buque”. (Finland Ministry of Social Affairs and Health, 2023)

- **Panamá**

“Tripulante o gente de mar: toda persona empleada, contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de una nave”. (Ley 266 de 23 de diciembre de 2021).

2.3.3.1. Clasificación

La clasificación de la gente de mar es un aspecto importante de la industria marítima. Se refiere a la categorización de la gente de mar en función de sus aptitudes, experiencia y cualificaciones. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido una norma mundial para la clasificación de la gente de mar conocida como el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).

El STCW establece directrices sobre los requisitos mínimos de formación y las normas de titulación para las distintas categorías de marinos, como los oficiales de puente, los oficiales de máquinas, los marineros y el personal de restauración. Estas normas garantizan que los marinos sean competentes y capaces de desempeñar sus funciones con seguridad y eficacia.

La clasificación de la gente de mar también desempeña un papel crucial a la hora de garantizar que los buques cuenten con una tripulación adecuada de personal cualificado. Los armadores deben cumplir la normativa STCW empleando marinos debidamente titulados.

Según STCW

- Capitán
- Primer oficial de puente
- Oficial encargado de la guardia de navegación
- Operador de radiocomunicaciones

- Jefe de máquinas
- Primer oficial de máquinas
- Oficial encargado de la guardia de máquinas (OOW)
- Marinero (navegación o guardia de máquinas)

2.3.3.2. La gente de mar y sus funciones

La expresión gente de mar o marinos está recogida en los Convenios laborales marítimos de la OIT y, concretamente, en el Convenio sobre Trabajo Marítimo (CTM 2006). Se trata de una expresión genérica que incluye a todo el personal que presta servicios a bordo del buque. En cambio, a la expresión dotación equivale al conjunto de todas las personas embarcadas bajo un contrato de enrolamiento de un buque determinado. Tripulación y dotación son términos equivalentes.

La relación laboral de la gente de mar es un contrato de trabajo subordinado que presenta una fisionomía especial por razón del lugar (el mar y a bordo de los buques) y de la organización peculiar en la que se desarrolla (una comunidad marítima fuertemente jerarquizada, que combina la disciplina pública con instrumentos privados de contratación colectiva. (Martínez I. A., 2017)

2.3.3.3. Legislación aplicable

En cuanto a la legislación aplicable en el derecho marítimo se cumple por dos perspectivas, la primera es la estipulación contractual, estableciéndose directamente las leyes que serán aplicadas en caso de ocurrir algún reclamo o incumplimiento; por otra parte, se enfoca en el extracontractual, dirigidos a los acontecimientos que sucedieron y el resultado

de los establecido entre las partes o nuestra norma de derecho positivo de conformidad al artículo 566 del Código de Procedimiento Marítimo.

Esta postura es compartida y apoyada por el tesista Rodrigo Calvo (2011), en su obra denominada “Responsabilidad civil en el abordaje en el derecho marítimo”, el cual señala lo siguiente: “Según establece el artículo 6 del Código Civil, los efectos de los contratos otorgados en país extranjeros que vayan a surtir sus efectos en Panamá se regirán por las leyes panameñas”.

La responsabilidad extracontractual, por su parte, se reglamentará por la ley del país en que se haya cometido el hecho dañoso, así lo señalan los artículos 167 y 168 del Código de Bustamante.

De esta manera, nuestro Código de Procedimiento Marítimo en el artículo 22 establece que podrá sustanciarse los procesos de acuerdo con lo pactado entre las partes o cuando ocurra suceso que adjudique una legislación particular. (Ley 8 de 1982, reformada en el año 2009)

El decreto ley número 8 del 26 de febrero de 1998, por el cual se reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables y se dictan otras disposiciones (OIT, 2014), hacen énfasis en la configuración contractual, donde los trabajadores de mar, los cuales se rigen por el órgano ejecutivo a través del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, hacen una contratación con una nave a través de una agencia de colocación dentro del territorio nacional. La Autoridad Marítima de Panamá es un ente que interviene, la mayoría de las veces, y según sea el caso, por motivo de las descripciones de las actividades.

En el resuelto No.603-07-16- ALCN de 17 de febrero de 1998 detalla las normas de formación, titulación y guardia para la Gente de Mar, el cual llegó a ser ratificado en la República de Panamá mediante Gaceta Oficial No.28785 del 30 de mayo de 2019, ley No. 4 del 15 de mayo de 1992. En dicho resuelto, la Organización Marítima Internacional en una gran convivencia que fue celebrada en julio de 1995, expone la implementación de nuevos procedimientos que ayudan a controlar y capacitar a la gente de mar.

2.3.3.4. Convenios

Desde antaño, dentro del campo de Derecho de la Navegación o Derecho Marítimo, ha tenido vigencia la institución dirigida al propietario del navío, quien en la mayoría de los casos ejercía el cargo de capitán y la función de explotación comercial del buque; es decir, que sobre una misma persona recaían la calidad de tres sujetos: propietarios, naviero o armador y capitán. Lo cierto es que, al transcurrir el tiempo, aquellos roles fueron difuminados y encausados a la no coincidencia de estas figuras en una sola persona, generando que se diera el caso en que el propietario del buque fuese distinto al capitán y al naviero. (Thorne M. J., 2011)

En virtud del anterior contexto, se hace menester limitar la responsabilidad, ya no solo del propietario de la nave, sino también a otras personas.

Por estas razones, surgen, entre otras características de la institución de la limitación de la responsabilidad del naviero, la cualidad de extensiva, y así ha sido consagrada en los tres regímenes internacionales. Y es que, este Principio del Derecho Marítimo, ya no solamente es destinado a limitar la responsabilidad en la que pudiese incurrir el propietario del navío, sino que va más allá y acoge bajo su manto a otros sujetos marítimos, como es el caso de los navieros o armadores, fletadores etc. (Thorne M. J., 2011)

Tales convenciones son las siguientes:

- Convención de Bruselas de 24 de agosto de 1924
- Convención de Bruselas de 10 de octubre de 1957
- Convención de Londres de 19 de noviembre de 1976

Estas convenciones buscan regulaciones internacionales entorno al propietario de la nave, armador no propietario, capitán, fletador principal, entre otros.

2.3.4. Principios jurídicos

Los principios jurídicos son contextos genéricos, pilares para los estados democráticos en el resultado de la administración de la justicia. Así pues, el profesor Jorge Fábrega en su libro Instituciones de Derecho Procesal Civil, recata la mención del doctrinario Guasp, al destacar que los principios generales de derecho es una fuente directa del derecho procesal, en cuanto inducidos de la Ley y de la costumbre. (Ponce, 2012)

De esta forma, relacionar los principios jurídicos con la bioética, es cónsono a la realidad social y democrática, toda vez que la bioética es la encargada de impulsar y respaldar los principios éticos en el desarrollo del comportamiento humano. Por tanto, los principios jurídicos están íntimamente relacionados con los principios éticos, ya que se deben al “deber ser” o con el reflejo del “debida conducta humana”.

2.3.4.1. Principio de la sana crítica

El Principio de la sana crítica comprende el mecanismo para valorar distintas piezas probatorias que son aportadas al proceso para la toma de una decisión judicial.

El doctrinario Jorge Fábrega es del criterio que en la sana crítica el juez se apoya en reglas conocidas por él, fuera del proceso: la experiencia adquirida en el curso de sus

actividades diarias. El juez que evalúa las pruebas según la sana crítica se vale de conocimientos derivados de la experiencia al sopesar el valor de un testimonio, las relaciones de necesidad o causalidad respecto a los indicios, la conducta de las partes. (Ponce, 2012)

2.3.4.2. Principio de legalidad

El principio de legalidad es un principio básico y elemental que debe cumplirse en todas las jurisdicciones, así de esa manera el doctrinario Diego Younes Moreno (1997), indica que, “presupone la sujeción de la actividad del Estado a un ordenamiento jurídico”.

Agrega el doctor Araúz (2015), que toda la gestión administrativa del Estado debe, necesariamente, someterse al ordenamiento jurídico, a la ley. Las autoridades, no importa de qué órgano sean, deben actuar siempre en conformidad con el derecho, con lo establecido en la Constitución y las leyes. Las actividades contrarias al derecho están sometidas, no solo al control de la jurisdicción contencioso-administrativa, sino al control de la jurisdicción constitucional. (Araúz, 2015)

2.3.4.3. Principio del debido proceso

Aparece consagrado en el artículo 32 de la Constitución Política de la siguiente forma: “Nadie será juzgado, sino por autoridad competente y conforme a los trámites legales, y no más de una vez por la misma causa penal, administrativa, policiva o disciplinaria.” En realidad, el debido proceso comprende gran parte de los principios procesales, tales como: derecho de acceso a la jurisdicción; derecho a la contradicción, al juez natural, independiente e imparcial; a la defensa; a una sentencia fundada; a su impugnación y a su ejecución efectiva.

Por lo que el doctor Heriberto Araúz Sánchez (2019) definió el debido proceso de la siguiente manera: “Es el conjunto de formalidades esenciales que deben observarse en

cualquier procedimiento legal, para asegurar o defender los derechos y libertades de toda persona acusada de cometer delito, una falta o de violar la ley”.

2.3.5. Contratación laboral de la gente de mar

El contrato laboral puede hacerse de manera verbal o escrita y a término fijo o a tiempo determinado. Los contratos verbales se entienden que son a términos definidos; en el cual se establece un horario de trabajo donde el trabajador debe cumplir con el mismo. En un contrato es importante detallar los siguientes datos: el cargo que desempeñará el tripulante, la nacionalidad, fecha del embarque, el tipo de embarcación, el puerto de registro, el puerto de arribo, entre otros datos importantes.

La contratación laboral está amparada bajo el artículo 62 del Código de Trabajo de la República de Panamá, el cual dispone que para que exista una relación laboral se debe constar con lo siguiente: la subordinación jurídica del trabajador y lo otro, la dependencia económica del mismo. La subordinación indica que el trabajador estará subordinado a las directrices, ordenes, régimen establecido por el empleador y, en el caso de la dependencia económica, se debe establecer las remuneraciones que recibirá el trabajador en función de las prestaciones de sus servicios, es así donde estos elementos van establecidos para que pueda existir el contrato laboral. (Trabajo, Código de Trabajo Panamá, 2022)

Según datos de la Autoridad Marítima de Panamá, la contratación de la gente de mar se ha manejado por datos estadísticos, los cuales han alcanzado alrededor de 1505 contratos de trabajos. Estos 1505 contratos que se han celebrado se desglosan solo hasta el primer trimestre del presente año con una cifra de 128, mientras que el año pasado fue un total de 621 contratos y entre el 2021 y 2020 existe la cifra de 466 contratos de trabajo. Todos estos contratos son para trabajar a bordo de los diversos buques, brindando así mejores

oportunidades para los panameños indicó el Director General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá, Juan Maltez.

Maltez destacó que las oportunidades laborales en los sectores marítimo, logístico y portuario son cada vez más exigentes, en donde uno de los factores determinantes es el manejo de un segundo idioma y, en algunos casos más específicos, hasta de un tercero, ya que entre más idiomas se dominen, más serán las oportunidades que se presentarán; por este motivo, es prioritario que los profesionales panameños, desde sus primeros años de estudio sean conscientes de su importancia. (Panamá, A.D, 2023)

2.3.5.1. Modalidad de contratación

Según el Acuerdo de Empleo de la Gente De Mar, establecido por la AMP, las partes contratantes (armador y gente de mar) pactan de manera contractual un acuerdo de empleo bajo la modalidad de:

- Acuerdo de empleo por viaje
- Acuerdo de empleo definido
- Acuerdo de empleo indefinido

En el acuerdo de empleo por viaje, se estipula y aproxima la duración del viaje en días; de este modo, el marino sabrá el tiempo y salario base ofertado, además del embarque y desembarque en el puerto de destino preestablecido. Este contacto, como bien se ha descrito, finaliza cuando el viaje se concluye. También se debe indicar si el marino se somete a período de prueba en caso de que el tiempo de duración del contrato lo permita; por otra parte, si existe un retraso o prolongación del itinerario, el marino tendrá derecho a un pago adicional que será proporcional a su salario base.

En el acuerdo de empleo definido, pacto contractual pactado entre el armador y el marino es por un tiempo preestablecido, es decir cuando culmine el tiempo estipulado, el contrato llegará a su fin. Este acuerdo ofrece una mejor ventaja o competitividad respecto a la modalidad de contrato por viaje.

En caso de que el armador dé por finalizado el contrato antes de culminar el tiempo preestablecido, éste deberá pagar o indemnizar al marino con el monto remanente al tiempo no concluido en el contrato.

En caso de naufragio o pérdida de la nave, el marino deberá recibir una indemnización por parte del armador, proporcional al tiempo remanente prescrito en el contrato.

En el Acuerdo de empleo indefinido, el armador y marino abren una relación contractual con fecha de inicio, pero no mantienen una fecha de fin de contrato, por lo que solamente culminará si alguna de las partes quiere dar por finalizada la relación contractual. Este contrato representa una estabilidad laboral favorable para la gente de mar, ya que es sinónimo de un largo período laboral. Este acuerdo ofrece una mejor ventaja o competitividad respecto a la modalidad de contrato definida. (Panamá, A.D., 2023)

2.3.5.2. Partes contratantes

Como preámbulo, tenemos que definir dos términos fundamentales que son descritos en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), en el capítulo II:

1. Los términos gente de mar o marino designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente convenio.

2. El término armador designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, 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 incumben a los armadores en virtud del presente convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

Ya conocidas las definiciones de nuestros principales actores y respaldados por el convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926, el cual dicta la Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar, que todo miembro deberá adoptar una legislación que exija que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los requisitos siguientes:

- a) Cada marino que trabaje a bordo de buques que enarbolan su pabellón deberá tener un acuerdo de empleo de la gente de mar **firmado por el marino y por el armador o un representante del armador.**

Esta norma define claramente que las partes contratantes son:

- El marino / gente de Mar
- El Armador / operador o representante del Armador

2.3.5.3. Derechos y obligaciones del armador

El armador es el operador mercantil de la motonave, misma que debe ser utilizada en el sector marítimo, siendo por excelencia el acto de comercio.

De esta manera, el tesista Marcos Rodríguez (2014) destacó, según el acápite a) del artículo 3 del Decreto Ley No. 8 de 1998, que reglamenta el trabajo en el mar y en las vías navegables, armador: “Es toda persona natural o jurídica que recibe del trabajador o tripulante la prestación de servicios o la ejecución de la obra”.

Asimismo, el ilustre jurista Manuel Ossorio define armador así: armador es la persona que “... arma el buque, que lo equipa proveyéndolo de todo lo necesario para que pueda navegar y lo explota comercialmente, ya sea para el transporte de pasajeros y de mercaderías, ya sea para dedicarse a la pesca”. (Ossorio, 2004)

Donde la figura del armador no existe es nuestra Ley 55 de 2008 del comercio marítimo pues, porque esta ley contempla en su artículo 2 es el concepto de operador, no obstante, este concepto de armador es de uso internacional y universalmente en los países de habla hispana del derecho romano itálico.

De esta manera, el armador está sujeto a todas las consecuencias obligacionales que pueda manifestarse a la gente de mar que labora en la motonave, tales como ofrecer instalaciones adecuadas laborales a la gente de mar, siendo la pieza principal en el trayecto de su concepto de obligaciones.

Cuestión distinta es la de la responsabilidad frente a terceros por daños de naturaleza extracontractual, como puede ser, significativamente, el caso de abordaje. Si bien es claro que el armador, por el hecho de serlo, será siempre responsable, la responsabilidad directa también del gestor es materia que debe ser resuelta necesariamente con arreglo del derecho nacional aplicable.

En caso de enfermedad, accidente o muerte de los marineros, se crea un acuerdo sobre las responsabilidades del armador. La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Ginebra por el director de la Oficina Internacional del Trabajo, reunida en esa ciudad el 6 de octubre de 1936, en su vigésima primera sesión adoptó varias propuestas sobre las obras. El armador, en caso de enfermedad, accidente o muerte de los marineros, se agregará al segundo punto del orden del día de la reunión. Al término de la referida conferencia, las propuestas serían un proyecto de convención internacional que adoptará el proyecto de la próxima convención, la cual llevará el nombre de Convención sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o de accidente de las gentes de mar de 1936, a continuación la cita de esta ley con sus artículos correspondientes: (C055 - Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), s.f.).

2.3.5.4. Derechos y obligaciones de la gente de mar

La existencia de los derechos y obligaciones se manifiesta como aparato inmunológico frente a la manera como se devuelve el tráfico marítimo, puesto que al naviero o armador le era imposible, al comienzo del desarrollo de la navegación como actividad marítima de transporte, tener el control directo de los actos del capitán y de la tripulación. Toda vez que, por la naturaleza de este tipo de actividad, el naviero se mantenía y mantiene fuera del centro de su empresa, representada esta última por el buque. (Garrigues, 1983)

Los derechos y obligaciones de la gente de mar descansan en el plano de lo que señala lo OIT, la cual indica taxativamente que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no ejercen jurisdicción ni control efectivo sobre sus buques, tal como exige el derecho internacional, los marinos trabajan a menudo en condiciones inaceptables, en detrimento de

su bienestar, su salud y por supuesto, de la seguridad del buque a bordo del cual están empleados.

El buque a bordo del cual los marinos viven y trabajan durante largos períodos, constituye a la vez su hogar y su lugar de trabajo; sus condiciones laborales y de vida, revisten entonces una importancia capital. La gente de mar está expuesta a múltiples riesgos propios de la profesión, afrontan condiciones climáticas extremas y corren el riesgo de ser abandonados en el extranjero si el armador enfrenta dificultades, especialmente, de carácter financiero. (Organización Internacional de Trabajo, 2020)

Así pues, la gente de mar tiene derecho a ser indemnizados por todas las funciones que realiza de forma peligrosa y obligaciones de cumplir con todas las ordenes que indique el capitán, cuando se encuentra en la travesía marítima, o por parte de los armadores o propietarios, los cuales podrán variar, dependiendo sus cláusulas contractuales.

2.3.6. Responsabilidad civil por daños ocasionados a la gente de mar

La responsabilidad civil puede dividirse en dos corrientes: la primera, conocida como la responsabilidad contractual y la segunda, como la extracontractual.

Como toda persona, el armador y demás sujetos que intervienen en las actividades propias de las navegaciones, responden civilmente de los daños y perjuicios que puedan ocasionarse a otros, como consecuencias de sus propios actos ilícitos o de los de sus dependientes (especialmente los miembros de la dotación en el caso del armador).

Es así como cabe hablar de la responsabilidad civil por daños en el derecho marítimo, para significar los sucesos nacidos con ocasión de la navegación y el transporte por mar, que

originan una obligación de resarcimiento a cargo de la persona causante del daño o determinada por la Ley y a favor de quienes lo sufren.

El concepto de la responsabilidad civil lo definió Rodrigo Calvo (2011) al señalarla “como la obligación legal que tiene una persona de reparar el daño, detrimento o menoscabo causado a otra, interviniendo en su actuación culpa o negligencia”.

Nuestro código civil establece en el artículo 1644 lo referente a la responsabilidad de lo cual reza de la siguiente manera:

“Artículo 1644. El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

Por tanto, nuestra legislación igual que mucha, no desampara a la víctima que ha sufrido un daño, y esta debe solicitar el resarcimiento del daño.

Por otra parte, el doctor José María Lezcano Navarro señala que, en la medida en que las normas internas del derecho marítimo se ocupan de esta cuestión es algo que, asimismo, varía en el panorama comparado. Así, en los países de legislación marítima más antigua, suele ser habitual que esta se ocupe únicamente del abordaje. En cambio, los textos marítimos más modernos suelen contener además algunos otros preceptos de carácter más general. (Navarro, 2019)

2.3.7. Elementos de la responsabilidad extracontractual

Sin perjuicios de las diferentes construcciones y conceptos a que se irá haciendo mención, deben señalarse los principios que a consideración del doctrinario Gabaldón son principios comunes en todos los sistemas jurídicos que han desarrollado la responsabilidad extracontractual (llamada también “aquiliana” en alusión a la vieja “Lex Aquiliae” romana)

requiere siempre la concurrencia de tres requisitos básicos: 1) Un acto ilícito, 2) Un daño producido a otra persona, y 3) Una relación de causalidad entre el acto y daño producido a otra persona. (García, 2012)

Sumado a esto, hay que advertir enseguida que, en el tratamiento comparado de esta materia, la doctrina suele distinguir entre sistemas basados en la atipicidad del acto ilícito y sistemas basados en la tipicidad del acto ilícito.

Para la doctrina, un sistema jurídico sigue el principio de la atipicidad del acto ilícito cuando el deber de resarcir los daños causados se enuncia en una norma general abstracta y de carácter abierto. Así sucede, paradigmáticamente, en el caso del Código Civil de Napoleón: “cualquier hecho humano que causa daño a otro obliga, a quien por cuya culpa ha sucedido, a reparar del daño ocasionado”. Así como en todos los cuerpos legales que han seguido su modelo, como es el caso, por ejemplo, del Código Civil Español: “el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”. (García, 2012)

Por el contrario, señala Ruiz Soroa, que los sistemas de tipicidad del acto ilícito delimitan casuísticamente los precisos supuestos que dan origen a la responsabilidad extracontractual. Así, en la Europa continental, suele señalarse como norma que consagra la tipicidad del acto ilícito y permanece fiel a derecho romano, la contenida en el Código Civil alemán: “quien dolosa o culposamente lesiona de forma antijurídica la vida, el cuerpo, la salud, la libertad, la propiedad u otro derecho ajeno, está obligado a la indemnización del daño ocasionado”. (Ruiz, 1993)

El cual finaliza fundamentado que, la máxima expresión de la tipicidad del acto ilícito se encuentra, sin duda, en el derecho inglés y en lo demás de corte anglosajón de él derivados. En ellos, la responsabilidad extracontractual se ha basado siempre y sigue basándose en el llamado sistema de los “torts”. Y es que, originalmente, no había en los países del common law, un principio general de responsabilidad, sino más bien una pluralidad de remedios con un campo de acción diferenciado. (Ruiz, 1993)

De acuerdo con este sistema, para obtener justicia en caso de lesión de las cosas o de las personas, no era suficiente la demostración del daño sufrido, sino que hacía falta probar la concurrencia de algunos de los diversos “torts” reconocidos por los tribunales. Sin embargo, este originario sistema de los “torts” sufrió una profunda y radical transformación con el nacimiento y rápido desarrollo de “tort of negligent” que constituye, hoy en día, el remedio por antonomasia que debe intentarse en caso de daño culposo a las cosas o a las personas.

El doctrinario José Etchevers resaltó que, el “tort of negligent” consta de Cuatro elementos: 1) Duty of care; 2) Breach of the duty of care; 3) Non remoteness of damage; 4) Damage. En suma, al igual que en los países civil law y aunque empleando conceptos y presupuestos un tanto distintos para que proceda el resarcimiento, hace falta el daño (damage), la culpa (breach of duty of care) y el nexo de causalidad (al que se refiere el requisito del non remoteness of damage). (Etchevers, 2016)

- **El acto ilícito generador del daño**

La explicación habitual y común en la doctrina, al menos en los países que siguen el principio de la atipicidad, tal como lo establece Gilberto Martínez, en su obra

Responsabilidad Civil Extracontractual, al destacar que frente a la responsabilidad contractual (fundada en la trasgresión de un deber de conducta impuesto por un contrato), el fundamento de la responsabilidad aquiliana se halla en la conculcación del genérico deber conocido como “neminem laedere”, es decir, el de abstenerse de un comportamiento lesivo para los demás. (Martínez, G., 1993)

Pero no cualquier acto (sea por acción u omisión) que resulte en daño de otras personas es, por sí, determinante de responsabilidad. El cual nos ilustra el doctrinario Arroyo Martínez al destacar que, dicho acto ha de ser ilícito, entendiéndose por tal el acto antijurídico en que cabe apreciar cualquier forma de culpabilidad, bien se trate de una conducta dolosa o culposa, en sentido estricto, por parte del sujeto (agente) que lo realiza. Se precisa, por tanto, que el daño sea atribuible al sujeto, bien porque tuviera intención de causarlo, bien porque, pudiendo y debiendo preverlo, no lo hizo por negligencia. Es en este sentido, como hay que entender la afirmación de que la responsabilidad aquiliana se fundamenta en la culpa o, lo que es lo mismo, posee base subjetiva, subjetivista o culpabilística. (Martínez A. , 2007)

Según Martínez (2017), desde luego, la conducta dolosa poseerá normalmente relevancia penal, ya que la causación deliberada de daños, sean estos materiales o personales, constituye una conducta delictiva en la generalidad de los códigos y leyes penales nacionales, si bien la consiguiente responsabilidad criminal llevará aparejada también la obligación de resarcimiento. Interesa ahora detenerse en el examen de las conductas culposas. (Martínez A. , 2007)

Así, en los países del civil law, se mantiene que la culpa consiste en la omisión de la diligencia exigible, cuyo empleo podría haber evitado un resultado no querido. Y esa diligencia exigible ha de determinarse, en principio, según la actividad de que se trate y de la

que pueda y deba esperarse de persona razonable y sensata perteneciente a la esfera técnica del caso. Ello comporta, entre otras cosas, la necesidad de recurrir a patrones profesionales, ideales y específicos de conducta, cuando del ejercicio de una actividad profesional o empresarial se trata.

Particular interés tiene para la valoración de la diligencia, el incumplimiento de las normas y reglas de conducta dirigidas a la evitación de determinados riesgos (las atinentes a la seguridad marítimas contenidas en los convenios y resoluciones de la OMI). En términos generales, puede decirse que toda infracción de estas normas podrá ser valorada como conducta profesionalmente negligente y, como tal, ser calificada como acto ilícito a los efectos de la responsabilidad civil aquiliana.

Las anteriores consideraciones son asimismo aplicables a los países del “common law” para valorar, tanto el actuar diligente (duty of care) como la culpabilidad (breach of the duty of care). Al respecto señala el jurista Alcántara González que, con el paso del tiempo y el crecimiento de las ocasiones de daño culposo que presenta la sociedad moderna, se ha producido un progresivo incremento de los “duties of care” aceptos por los tribunales; proceso que ha concluido, finalmente, en un abierto reconocimiento de un “general duty of care”, es decir, de un deber de diligencia generalizado predicable de quienquiera que emprenda una actividad susceptible de producir daño a otro. (J.M. A. G., 1999)

Si bien, lo anterior comporta ciertamente una notable aproximación al sistema aquiliano del “civil law”, no puede desconocerse la importancia mitigadora que las llamadas “policy considerations”, producen en el “common law”, a la hora de declarar o no la responsabilidad extracontractual. Mediante tal expresión, se hace referencia a los argumentos utilizados por los jueces para negar la existencia de duty of care.

A consideración de Antonio Barrios (2017), sustenta que uno de ellos es el de la necesidad de evitar que un excesivo incremento del número de proceso proceda a una parálisis de la administración de justicia (the floodgates argument); otro también asiduamente utilizado, es el no imponerse sobre determinadas categorías de personas tales cargas que impidan el desarrollo de su actividad, con el consiguiente perjuicio para toda la colectividad (the lloking over the shoulder factor).

- **El daño y sus clases**

El concepto jurídico del daño resarcible presenta unas características de generalidad que requiere de una sistematización. Para ello, y atendiendo a lo que puede ser considerado denominador común, al menos en los países del civil law, hay que partir de la fundamental distinción entre daños patrimoniales o materiales, daños personales o corporales y el daño moral.

La legislación panameña sigue una tendencia que se divide en dos: el daño material y el daño moral.

El daño moral se conoce como aquellos consistentes en el dolor, sufrimiento o padecimiento psíquico, injustamente ocasionados por el acto ilícito. Pueden ser consecuencia de un daño material (la pena vinculada a la perdida de determinados bienes) o, más frecuentemente, secuela de un daño corporal (acaecido al propio perjudicado o a un ser querido). Sin embargo, el jurista Jorge Facio sustenta que también entran en esta categoría los sufrimientos causados por un ataque a los derechos de la personalidad (dignidad, libertad, intimidad, honor, buen nombre, etc.) aun cuando no se conecten con daños patrimoniales o corporales. (Facio, 2004)

Si bien bastará indicar algunos de los elementos habitualmente considerados en la generalidad de las jurisdicciones, para fijar la cuantía del resarcimiento por daños morales a saber: 1) Los sufrimientos morales y psíquicos, 2) El perjuicio estético (precio de la belleza), 3) El denominado “perjuicio sexual”, que comprende la imposibilidad total o parcial para la víctima de mantener relaciones sexuales o de procrear, 4) El menoscabo en la vida de relación, tal como la pérdida de los goces y alegrías que se pueden esperar de una existencia normal.

- **La relación de causalidad**

La existencia de un nexo causal o relación de causa a efecto entre el acto ilícito y el daño es también requisito exigido en todos los sistemas jurídicos para que puedan declararse la responsabilidad civil aquiliana. Ahora bien, la construcción dogmática y las líneas argumentales utilizadas para la delimitación de este requisito varían en las distintas jurisdicciones. Se trata, en definitiva, de una operación lógica de concatenación de sucesos, que parte del acto ilícito y ha de desembocar en la generación del daño, sin interferencias externas capaces de producir lo que se denomina una ruptura del nexo causal.

Buscando un denominador común, puede decirse que, en todos los ordenamientos del “civil law”, se parte de la idea de la “regularidad estadística”, conforme a la cual un determinado hecho puede calificarse de causa de otro en caso de que, a partir de un juicio de probabilidad ex ante (pronogstic retrospectif en Francia); este último pueda considerarse como la consecuencia evitable y previsible del primero. Pero a partir de aquí, los tribunales nacionales emplean muy diversos conceptos. En definitiva, se responde de los daños cuya causación era de esperar en el curso normal de los acontecimientos.

Destaca Gabaldón y Ruiz Soroa en su obra, Manual de Derecho de la Navegación Marítima, que en el “common law” suele hablarse de la “causa próxima” como criterio prevalente. En efecto, la “non remoteness of damage”, requisito del “tort of negligent” que se refiere al problema de una causalidad, presupone, no solo que el daño haya sido causado por el autor del acto ilícito, sino también que sea una consecuencia suficientemente próxima (proxime consequence) del compartimiento negligente en un plano de valoración jurídica (no meramente cronológico). (J.M. G. G., 2006)

Por otra parte, en términos generales y en todos los sistemas jurídicos, suelen admitirse las situaciones de concurrencia de causas (concausas) en la producción del daño.

La solución entonces no es otra que la de la reducción o distribución proporcional del daño indemnizable.

De esta manera, el doctor Alexander Valencia y el doctor Virgilio Trujillo, en su obra Manual de Obligaciones, establecieron lo siguiente “Es cuestión de sentido común, nadie puede ser obligado a la reparación de un daño que no ha contribuido a su realización. De allí que otro de los elementos objetivos de la responsabilidad civil o extracontractual es la existencia de una relación de causa a efecto entre la acción u omisión o comportamiento humano y el daño”.

Agregan los autores que: “Se trata pues, de la relación o vínculo que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño, un ligamen entre el hecho y el daño, lo cual es fundamental para hablar de responsabilidad civil. Para la corriente subjetivista el nexo de causalidad debe darse entre la culpa y el daño”. (Trujillo & Valencia, 2012)

2.3.8. Tabla de compensación mínima por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar

Dentro de nuestra legislación existen métodos para llegar a la conclusión, por parte de un juzgador al momento de tomar una decisión sobre un caso de responsabilidad civil extracontractual, pero en esta particularidad existe una tabla de tasación que involucra una guía para el administrador de justicia.

Al referirse a esta particularidad, la jurisdicción marítima se remite al contexto de la resolución J.D. N°017-2005 de 24 de noviembre de 2005, por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá. En sus usos legales establecidos en el Decreto Ley 7 del 10 de febrero de 1998, el cual se crea la Dirección de la Gente de Mar a la que se le asigna la responsabilidad de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas marítimas, nacionales e internacionales, relacionadas a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar a bordo de los buques de bandera panameña.

De esta manera, se rompe el esquema tradicional de observar las pruebas como un mecanismo de ponderación porcentual, la cual se le adjudica al marino que sufre una lesión al momento de ejercer su profesión dentro de la motonave. Cabe preguntar ¿esta tabla cumple las expectativas para la funcionalidad del marino al momento de ejecutar su función?

La respuesta podría tener varias líneas, pero pudiera tratarse de un concepto lógico, al referirse a la vigencia de la resolución en mención, que la misma incumple en gran medida con la realidad que hoy puede existir, ya que dicha resolución fue sancionada en el año 2005, misma que actualmente se cumplen 15 años de su vigencia, por lo que considero que esta tabla de compensación debe ser modificada de acuerdo con las diferentes situaciones que pudieron observar las autoridades administrativas y conllevar una verdadera ponderación adecuada a la realidad actual.

Ahora bien, la presente tabla de compensación mínima por riesgos profesionales será aplicada a la gente de mar que realicen labores a bordo de los buques de servicio internacional que enarbolan el pabellón panameño, siempre y cuando se compruebe que el accidente de trabajo, riesgo profesional o enfermedad profesional fue causado como consecuencia de las labores asignadas por el capitán, armador, agente naviero y cualquiera otra persona natural o jurídica que represente en la explotación del buque y se compruebe que no hubo negligencia ni imprudencia por parte del tripulante.

Por tanto, la tabla pondera las lesiones en un herida abierta con hueso visible no mayor a tres pulgadas sin daño cerebral con 30%; desfiguramiento facial moderado incluyendo extirpación parcial de la nariz con grandes cicatrices en la cara o en la cabeza 70%; ceguera total de un ojo 40%; pérdida del sentido de la audición de un oído 25%; herida en la garganta que necesite el uso de un tubo traqueal 60%; fractura de cuatro (4) o más costillas teniendo como resultado una limitación severa de la expansión del tórax 55%; pérdida de un brazo 20%; pérdida de tres dedos de la misma mano, sin incluir el pulgar y el dedo índice 45%; inhabilidad de girar el antebrazo (antebrazo en posición anormal-pronación) 25%. Estos y entre otros supuestos se establece en la tabla de compensación para ponderar como un mínimo al momento de evaluar la parte del cuerpo humano de los agentes de mar.

La forma de pago de la presente tabla de compensación será calculada con base al salario anual multiplicado por el valor porcentual asignado a cada lesión.

Con base en lo anterior, podemos plantear las siguientes preguntas: ¿Es justo que la compensación este basada en el salario de la gente de mar? ¿Cuáles de los integrantes de la tripulación está expuesto a sufrir daños corpóreos en la aventura de mar? y por último ¿Dentro de la tripulación quién es el que más cobra?

- **Regulaciones nacionales e internacionales**

La regulación panameña de la responsabilidad civil extracontractual se establece directamente en el artículo 1644 de Código Civil como mecanismo de reclamo regulado en nuestra legislación, pero más allá de un artículo que vincula el resultado de un daño material, también se logra patentizar, desde la ley 18 de 1992, impulsado por un serio esfuerzo de la doctrina y la jurisprudencia, la determinación del daño moral frente a los daños ocasionados; misma que descansa en el artículo 1644 A del Código Civil. Así pues, existe un conjunto de normas nacionales que refleja el derecho de acción por parte del perjudicado.

En cuanto al desarrollo jurídico internacional, se encuentran convenios que protegen el derecho de los marinos, tales como: Convenio sobre el trabajo marítimo, Convenios sobre los documentos de identidad de la gente de mar, entre otros; estos, impulsados por la Organización Internacional del Trabajo, la cual es el ente regulador de normas internacionales referente a los derechos de la gente de mar.

Por lo que, los marinos son el primer sector realmente globalizado. Esto significa que, generalmente, los marinos de diferentes nacionalidades son contratados a bordo de buques registrados en otros Estados, que pertenecen a un armador que a veces no tiene la nacionalidad del buque ni la de algunos de los marinos. El derecho internacional, el Estado del pabellón, que es el país en el que el buque es internacionalmente responsable de adoptar y poner en práctica las medidas necesarias que garanticen la seguridad en el mar, en especial, en lo que se refiere a las condiciones de trabajo, independientemente de la nacionalidad de los marinos o del armador. (Trabajo, OIT, 1996)

2.3.9. Jurisprudencia

Las decisiones por parte de nuestros tribunales panameños por perjuicios ocasionados a marinos en ejercicios de sus funciones han tomado ciertas corrientes al momento de fallar en un proceso.

Podemos resumirlo de la siguiente manera:

Tribunal: Primer Tribunal Marítimo de Panamá

Proceso: Proceso Especial para la Ejecución de un Crédito Marítimo Privilegiado

Parte demandante: LUIS FERNANDO TOALA ZAMBRANO

Parte demandada: M/N “TEMPLARIO I”.

Cuantía: En el proceso se solicitó el pago de UN MILLÓN OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL DÓLARES AMERICANOS CON 00/100 (USD\$ 1,834,000.00) en concepto de capital, más las costas, gastos e intereses que genere el proceso.

Parte medular del proceso: Se trata de la caída a bordo de la nave por el señor LUIS FERNANDO TOALA ZAMBRANO el cual, alega la demandante, se dirigía a recoger material para llevar a la sala de compresores, cuando sufrió una aparatosa caída al resbalar en el parque de pesca, ya que se encontraba mojado con producto antioxidante, el cual no fue removido en el tiempo indicado; añadiendo, que ese mismo día, el jefe de cubierta ordenó lavar las paredes y techo del parque de pesca de la nave con robouster (desoxidante) el cual debía ser removido luego de 20 minutos de aplicado, cosa que no se hizo, sino después.

En cambio, la parte demandada sostuvo que el señor LUIS FERNANDO TOALA ZAMBRANO, no haya estado haciendo labores de lavado con antioxidante en el parque de pesca de la nave demandada; que no existió evidencia de que el demandante le haya solicitado al capitán de la nave atención médica luego de la fecha del alegado incidente.

Decisión del Tribunal: El tribunal observó las piezas procesales y las pruebas aportadas al proceso, llegando a la siguiente conclusión:

1. A foja 54 del expediente podemos observar informe del nefrólogo Fernando Jiménez del Hospital Metropolitano de Ecuador, quien señala que el señor Toala “tiene patologías importantes por las cuales el tipo de trabajo que tiene no es conveniente, con una discapacidad para el mismo mayor al 70% debido a que: El paciente debe mantener una adecuada hidratación y evitar exponer a ambientes muy calientes o muy fríos. Debe evitar comer con sal, saludable y evitar cualquier proceso diarreico y en caso de una emergencia tener acceso inmediato a atención especializada”. Este porcentaje de discapacidad parece coincidir con el valor dado en la tabla de la Autoridad Marítima de Panamá aprobada mediante Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005 si tomamos en cuenta los valores mínimos declarados por pérdida de un riñón (40%) y por secuelas severas del deterioro de órganos internos del abdomen, que requiere ayuda y atención, lo cual obliga al trabajador a buscar un empleo lucrativo (100%), cuya media daría como resultado un 70%.
2. Adicional a lo anterior, en la Nota N° 106-01-619 DGMM de fecha 16 de octubre de 2014, la Dirección General de Marina Mercante le informa al Tribunal que “el Departamento de Investigación de Accidentes Marítimos de esta Dirección General, mediante memorándum N° 104-02-127-DGMM-DIAN de 24 de septiembre de 2014, ha indicado que no ha tenido conocimiento hasta la fecha de ningún incidente marítimo que involucre a la nave “TEMPLARIO I” y que lo anterior obedece al incumplimiento por parte de los operadores/propietarios de informar en tiempo oportuno sobre el accidente (Circular de Marina Mercante N°. 184)

3. Todas las piezas procesales y pruebas se inclinan al demandante, y el demandado que incumplió las normas de seguridad, por lo que, el Tribunal estimó lo siguiente:

PRIMERO: DECLARAR PARCIALMENTE PROBADAS las pretensiones del demandante, LUIS FERNANDO TOALA, en contra de la “M/N TEMPLARIO I”.

SEGUNDO: CONDENAR a la “M/N TEMPLARIO I” a pagarle a LUIS FERNANDO TOALA la suma de QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS DOCE DÓLARES CON 00/100 (US\$584,612.00) en concepto de lucro cesante.

TERCERO: CONDENAR a la “M/N TEMPLARIO I” a pagarle a LUIS FERNANDO TOALA la suma de CIEN MIL DÓLARES CON 00/100 (USD\$100,000.00) en concepto de daño moral

CUARTO: CONDENAR a la “M/N TEMPLARIO I” al pago de las costas por el trabajo en derecho por la suma de NOVENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y UN DÓLARES CON 20/100 (US\$99,461.20)- suma que resulta de la aplicación de la tarifa mínima de honorarios profesionales de los abogados de la República de Panamá adoptada mediante Acuerdo 49 de 24 de abril de 2001 de la Corte Suprema de Justicia—más los gastos e intereses del proceso, los cuales serán liquidados por Secretaría del Tribunal.

QUINTO: ORDENAR a la Secretaría LIQUIDE lo de su incumbencia.

Dentro de este proceso se presentó la apelación de la sentencia, lo que se produjo la alzada el Tribunal de Apelaciones Marítimas de Panamá.

Dicho Tribunal tripartita sustanció el proceso, firmadas por los tres Magistrados que conforma dicho despacho de alzada, dictó la siguiente resolución:

1. Como punto final, el demandante recurrente propone el aumento de la cifra concedida por lucro cesante, del 70% al 100% de lo estipulado. En este sentido, desarrolla una serie de consideraciones para distinguir los conceptos de discapacidad e incapacidad, de acuerdo con la pericia realizada por el Dr. Fernando Jiménez Jaramillo, consultable a folio 54, misma que la Juez A quo tomó como base, sumando a la tabla de compensación mínima por riesgo profesional de la Autoridad Marítimo de Panamá. Entiende la apoderada judicial del demandante, que su representada al tener un 70% de discapacidad, equivale a su vez a un 100% de incapacidad para laborar y es por tal razón que el lucro cesante debe ser reconocido en su totalidad.

Consideramos prudente indicar, sobre el punto traído en referencia, que el tema de resarcimiento económico por lucro cesante guarda relación con los supuestos de ganancias estrictamente futuras; en este caso, si bien una discapacidad del 70%, y atendiendo a las condiciones de salud específicas del demandante, entraña por simple lógica deductiva una incapacidad del 100% para desempeñarse como marino, no así para laborar o percibir ingresos a través de otros medios.

Resulta necesarios explicar que, para cuantificar el lucro cesante, debemos partir de la pérdida o disminución de la capacidad de recibir remuneración del mismo modo en que venía obteniéndose, al momento de la ocurrencia del hecho dañoso, debiendo entonces ser el reconocimiento pecuniario suficiente para cubrir las posibilidades de vida, de acuerdo con criterios extraídos del despliegue de las condiciones normales de la actividad desarrollada, y en atención a las condiciones de salud del demandante.

2. En mérito de lo expuesto, el Tribunal de Aplicaciones Marítimas, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, CONFIRMA la Sentencia No. 5 de 16 de junio de 2015, dictada por el Primer Tribunal Marítimo de

Panamá, con ocasión del Proceso Especial para la Ejecución de un Crédito Marítimo Privilegiado propuesto por LUIS FERNANDO TOALA ZAMBRANO en contra de la M/N “TEMPLARIO I”. (Proceso Especial para la Ejecución de un Crédito Marítimo Privilegiado, 2015)

De la misma forma, se procede a realizar el debido análisis de la siguiente causa que se enmarca en la misma consideración de la tabla de compensación mínima.

Tribunal: Primer Tribunal Marítimo de Panamá

Proceso: Proceso Especial para la Ejecución de un Crédito Marítimo Privilegiado

Parte demandante: ALVARO ERNESTO TESTA RIVERA

Parte demandada: M/N “TRANQUIL ACE”.

Cuantía: En el proceso se solicitó el pago de SEISCIENTOS CUARENTA Y NUEVEL MIL DIECSIETE DÓLARES AMERICANOS CON 04/100 (USD\$ 649,017.04) en concepto de capital, más las costas, gastos e intereses que genere el proceso.

Parte medular del proceso: Se trata sobre un accidente que se debió a un saltillo que estaba ubicado en el alerón de babor de la motonave TANQUIL ACE, el cual era un pallet que no estaba pintado de amarillo, encontrándose en un área totalmente oscura, lo que imposibilitó al señor TESTA distinguir fácilmente entre el desnivel del pallet y la cubierta de la motonave. Debido al accidente sufrido por el capitán Álvaro Testa, el capitán Moisés Cano toma el control del buque TRANQUIL ACE para acoderarlo a la pared central de la Esclusa de Pedro Miguel, donde la motonave se detiene hasta que llegan los paramédicos y el capitán que sustituiría al demandante.

Como consecuencia del accidente, el demandante argumenta que conforme a los expertos médicos que lo revisaron, sufrió una “luxación traumática del hombro con ruptura del

manguito rotador y ruptura de la cápsula articular” tomando más de un año **de** su tratamiento y la incapacidad parcial permanente para el hombro se estima en un 80%.

Siendo el caso que la lesión sufrida le ha causado una limitación al demandante, el mismo no podrá desarrollar su oficio y obtener su productividad al 100%, bajando en un 20% su producción, ya que procura no tomar maniobras que le involucren a realizar mayores esfuerzos y, al no realizar esta operación para no presionar a su hombro lesionado, sus emolumentos disminuyen y por ende su calidad de vida baja.

Decisión del Tribunal: El tribunal observó las piezas procesales y las pruebas aportadas al proceso, llegando a la siguiente conclusión:

1. En consecuencia, este juzgador considera que el actor no actuó en su desempeño, con la adecuada diligencia y cuidado necesario para prevenir o evitar el accidente (comunicar las fallas y extremar su precaución), razón por la cual se convierte el mismo en partícipe o le es extensiva, parte de la culpa causante del accidente; atribuyendo este juzgador a dicha participación contributiva, y solo para fines de una ponderación proporcional al equivalente de un treinta por ciento (30%) de la totalidad de la negligencia causante del infortunio,
2. En su informe de fecha 2 de diciembre de 2010 y visible a foja 19 del expediente, el cirujano ortopeda y traumatólogo, Rafael Melgar, perito de la demandante en la parte final del mismo señaló lo siguiente: “La lesión de luxación traumática del hombro con ruptura del manguito torador y ruptura de la capsula articular ocurrida en el señor Álvaro Testa, se considera severa para la articulación del hombro, su rehabilitación para actividades corrientes tomará más de un año de tratamiento y la incapacidad parcial permanente para el hombro es de ochenta 80%

Este porcentaje de ochenta por ciento (80%) de incapacidad está dada para el hombro derecho del actor, no así a nivel general del cuerpo, estando el mismo capacitado para desempeñar su cargo e inclusive dedicarse a otras actividades laborales”

3. Por las consideraciones anotadas, el Tribunal concluye que se ha probado que el buque demandado TRANQUIL ACE, ha incurrido en culpa o negligencia que moderamos en un 70% que ha ocasionado un daño de lucro cesante al demandante ALVARO TESTA; concurriendo la participación culposa del propio demandante en un treinta por ciento (30%) de dicha conducta ilícita.

DECLARA PROBADA la pretensión del demandante ÁLVARO TESTA, por la acción culposa o negligente de la demandada M/N “TRANQUIL ACE”.

CONDENAR a la demandada M/N “TRANQUIL ACE” a pagarle al actor la suma de NOVENTA Y TRES MIL QUINIENTOS CUARENTA Y DOS BALBOAS CON NOVENTA Y SEIS CENTÉSIMOS (B/. 93,542.96) en concepto de capital, por lucro cesante, más intereses y gastos del proceso proporcionales a lo obtenido y generados por actuaciones que sirvieron de sustento a hechos reconocidos en juicios; siendo éstos, liquidados oportunamente por Secretaría.

DECLARAR NO PROBADA la pretensión sobre daño emergente planteada por el demandante ÁLVARO TESTA.

DECLARAR NO PROBADA la existencia de un daño moral pedido.

CONDENAR a la demandada “M/N TRANQUIL ACE” al pago de costas por el trabajo en derecho, las cuales fijamos en DIECINUEVE MIL SETECIENTOS OCHO BALBOAS CON CINCUENTA Y NUEVE CENTÉSIMOS (B/.19,708.59), suma que resulta de la aplicación de la tarifa mínima de honorarios profesionales de los abogados en la República de Panamá

De esta manera, se logra patentizar en este fallo, tanto de primera instancia, como de segunda instancia la importancia en el desarrollo de una actividad extracontractual, misma que es ponderada por los Tribunales Marítimo mediante una tasación mínima en cuando a las partes del cuerpo humano.

Por consiguiente, esta tabla de compensación juega un papel importante en el desarrollo de la jurisprudencia marítima panameña, toda vez que, en primer momento y por rango legal la Autoridad Marítima de Panamá realiza una ponderación mínima, en segundo momento los administradores de justicia procede a guiarse con la estipulación en la tabla y el tercer y último momento, son los mecanismo probatorio, con la sana crítica y el valor del juzgador al observar la tabla lo que conlleva a acceder a lo pretendido por los actores o negar la pretensión.

Por otro lado, es importante señalar que la Corte Suprema de Justicia bajo la ponencia del exmagistrado de la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo, Alejandro Moncada Luna, resolvió una demanda contenciosa administrativa de nulidad presentada por el licenciado Olmedo Arrocha Osorio, hoy día magistrado presidente de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia.

El Licenciado Olmedo Arrocha Osorio, actuando en su propio nombre y representación, presentó una demanda Contencioso Administrativa de Nulidad para que se declaren nulos, por ilegales, los artículos undécimo y duodécimo de la Resolución J.D. 017-2005 de 24 de noviembre de 2005, emitida por la Autoridad Marítima de Panamá.

Además, solicito la suspensión provisional de los efectos jurídicos de los artículos acusados de ilegales, los mismos fueron suspendidos a través de la resolución de 9 de octubre de 2009

de la Sala, por considerarse que deriva una violación ostensible y manifiesta de una norma de mayor jerarquía, en este caso el artículo 82 del Decreto Ley 8 de 1998.

Argumentó el jurista que la infracción de esa norma se produce bajo el concepto de violación directa por comisión, sustentando fundamentalmente en que el mandato asignado a la Autoridad Marítima, solo permite establecer una tabla con rangos y valores mínimos, sin embargo, contrariamente en los artículos acusados de ilegales, de la Resolución J.D. 017-2005 de 24 de noviembre de 2005, de lo cual se alude a una suma máxima a pagar por accidente de trabajo de cincuenta mil balboas (US \$ 50,000.00), y una suma ínfima de siete mil quinientos dólares americanos (US \$ 7,500.00), cuando el accidente de trabajo o riesgo profesional causa la muerte.

Dentro del recorrido procesal existió un informe de conducta de la entidad demandada y manifestó lo siguiente: ... mediante Decreto de Gabinete N°41 de 26 de febrero de 1971, Panamá adoptó el Convenio N°55 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte por riesgos profesionales a la gente del mar, y que en el Decreto Ley 8 de 1998, se consignan normas referentes a los accidentes a que está expuesta la gente del mar, para lo que se dispone aprobar una tabla de compensación mínima.

Así, el funcionario en comento, anotó que los numerales 3, 7, y 17 del artículo 18 del Decreto Ley 7 de 1998, le asigna la facultad a la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá de adoptar políticas, científicas y tecnológicas en el sector marítimo, de establecer la organización de la autoridad, de adoptar las medidas que estime conveniente en ese sector y las demás funciones dispuestas en la ley, lo que le permite a dicho organismo a establecer una tabla de compensación, como se consignó en la Resolución J.D. N° 17-2005.

Por otra parte, el procurador de la administración mediante la vista 361 de 12 abril de 2010, emitió concepto en el que solicitó a esta Sala que declare que son ilegales los artículos undécimo y duodécimo de la Resolución J.D. 017-2005 de 24 de noviembre de 2005, sustentado en que de conformidad con el Decreto Ley 8 de 26 de febrero de 1998, que regula lo referente a los accidentes a que está expuesta la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador, la Autoridad Marítima solo está facultada para establecer una tabla de compensación mínima por riesgos profesionales, sin embargo las normas demandadas establecen un monto máximo en concepto de compensación a pagar por riesgo profesional o accidente, que fija en la suma de B/.50,000.00 y un monto específico de B/.7,500.00.

El análisis de la Corte Suprema de Justicia fue que, el argumento central del cargo de ilegalidad giró en torno al monto máximo y uno específico a pagar, por compensación, en virtud de los riesgos profesionales o accidentes de trabajo, cuando la ley que regula la materia, el Decreto Ley 8 de 1998, solo alude a una tabla de compensación mínima para esas circunstancias.

Interpretó el magistrado sustanciador que los artículos citados, que se acusan de ilegales, solo se contempla un límite máximo, al establecer como monto máximo a pagar en concepto de compensación, la suma de B/.50,000.00, por riesgo profesional o accidente y, al definir un monto específico para cada hijo menor y que el excedente es para el cónyuge, entendiendo que ese excedente alcanza solo hasta esa suma, en caso de que el accidente cause la muerte.

Por lo que consideró la máxima administración de justicia que con base al artículo 82 del Decreto Ley 8 de 1998, la Autoridad Marítima de Panamá, está facultada para aprobar una tabla de compensación, le establece un límite a esa facultad, al contemplar el concepto de

mínima, y al no referirse en ningún momento a una máxima, para efecto de sumas de dinero, por riesgos profesionales por accidentes a que están expuestos la gente de mar, a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador, de lo cual a nuestro juicio, deriva la imposibilidad que dicha autoridad, establezca montos máximos, y sin aludir al mínimo, desatendiendo de esta manera, el principio de legalidad, que regula a todos los funcionarios públicos, como lo deja planteado el Procurador de la Administración.

Concluye la Corte Suprema de Justicia manifestando que, frente a ese escenario jurídico, los artículos undécimo y duodécimo, infringen una norma de mayor jerarquía, el artículo 82 del Decreto Ley 8 de 1998, toda vez que, este solo permite que la Autoridad Marítima adopte una tabla de compensación mínima por riesgos profesionales por accidentes a que está expuesta la gente de mar, que se causen por cuenta del armador, de lo cual no vemos que ello alcance para establecer un monto máximo a pagar por riesgo profesional o accidente de trabajo que sufra el agente de mar.

Por lo tanto, la Corte Suprema de Justicia, Sala Contencioso Administrativa, declaró ilegal los artículos undécimo y duodécimo de la Resolución J.D. 017-2005 de 24 de noviembre de 2005, emitida por la Autoridad Marítima de Panamá.

Con base a la ilegalidad de los artículos undécimo y duodécimo, se resumen que el principio de legalidad establece todas las acciones del Estado, y especialmente las que limitan derechos o imponen obligaciones, y éstas deben estar claramente fundamentadas en la ley y ser consistentes con el ordenamiento jurídico superior, especialmente la Constitución.

Por lo tanto, el principio de legalidad es esencial para garantizar que las autoridades públicas actúen dentro del marco de la ley y no impongan obligaciones o sanciones sin la debida

autorización legal. Cuando un artículo es declarado ilegal por violar este principio, se protege el Estado de derecho y se asegura que los derechos de los ciudadanos sean respetados. La violación del principio de legalidad no solo invalida el artículo en cuestión, sino que también protege a las personas de actos arbitrarios de las autoridades.

CAPÍTULO 3
MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de Investigación

La presente investigación tiene un enfoque mixto, toda vez que combina tanto métodos cualitativos como cuantitativos, pues por una parte, se ha requiriendo ahondar e indagar a fuentes de información descriptivas de características particulares que desarrollan el fenómeno de estudio, implicando la exploración doctrinal que permitió ponderar las teorías existentes, valorar la normativa, e indagar y analizar de forma crítica el bagaje jurisprudencial referente, que en conjunto orientan el enfoque cualitativo; y por otra parte, al tener que trabajar datos numéricos, donde se recopilan y analizan estadísticas sobre la frecuencia, tipos de riesgos profesionales y estadísticas de la ocurrencia de riesgos profesionales que afectan a la gente de mar, orientan el enfoque cuantitativo, indispensable para establecer una ratio de la ocurrencia de los riesgos profesionales de la gente de mar y que permite poder arrojar evidencias sobre las particularidades y derechos de la responsabilidad civil.

Desde una óptica doctrinal, el enfoque cuantitativo de esta investigación se puede sustentar en lo que Carlos Arturo Monje Álvarez describe en su libro Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa, quien sostiene que:

“La investigación cuantitativa se inspira en el positivismo planteando la unidad de la ciencia, es decir, la utilización de una metodología única que es la misma de las ciencias exactas y naturales la cual ha llevado a algunos investigadores de las ciencias sociales a tomar como punto de referencia los métodos de investigación de las ciencias naturales y a trasladarse mecánicamente al estudio de lo social teniendo como propósito buscar la explicación a los fenómenos estableciendo regularidades de los mismos”. (Álvarez, 2011)

Así también, Gómez Rodríguez, en su libro Metodología de la Investigación cualitativa, aporta un concepto preciso y conciso referente a la investigación cualitativa, en donde destaca que,

...la investigación cualitativa podría entenderse como una categoría de diseños de investigación que extrae descripciones a partir de observaciones que adoptan la forma de entrevista, narraciones, notas de campo, grabaciones, transcripciones de audio y video cassettes, registros escrito de todo tipo, fotografías o películas y artefactos”. (Rodríguez G. , 1996)

Siguiendo con lo anterior, el presente es un estudio mixto que a su vez es descriptivo y exploratorio que analiza y detalla el estado de situación de la normativa y principios legales que regulan la responsabilidad civil en el contexto de los riesgos profesionales para la gente de mar en Panamá, partiendo de la formulación del problema de investigación desde la pregunta ¿Cumple la tabla de compensación vigente las expectativas en materia responsabilidad civil por lesiones a la gente del mar al momento de ejecutar su función?.

Desde esta formulación del problema, se explora sobre la forma en que se ha emitido decisiones, y los planteamientos de otros autores con respecto al tema; y por lo tanto resulta ser un trabajo exploratorio porque llega a adentrarse en áreas poco desarrolladas en la doctrina y normativa actual, proponiendo nuevas interpretaciones o aplicaciones del derecho en materia de responsabilidad civil derivada de los riesgos profesionales de la gente de mar, y por lo tanto describiendo estos hallazgos encontrados a lo largo de la investigación..

En palabras de Cesar A. Bernal en su obra Metodología de la Investigación se describe porque este tipo de investigación resulta ser de carácter descriptivo:

“Los trabajos de grado, en los pregrados y en muchas de las maestrías, son estudios de carácter eminentemente descriptivo. En tales estudios se muestran, narran, reseñan o identifican hechos, situaciones, rasgos, características de un objeto de estudio, o se diseñan productos, modelos, prototipos, guías, etcétera, pero no se dan explicaciones o razones de las situaciones, los hechos, los fenómenos, etcétera”. (Bernal, 2010)

Por consiguiente, se realiza una investigación descriptiva, tal como señal Bernal, donde se aplica principalmente en técnicas como la encuesta, entrevista, observación y la revisión documental para describir el objeto de estudio, y sus variables.

3.2. Fuentes de Información

Partiendo del Objetivo General que es analizar las normas sobre la responsabilidad civil de compensación por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar, para determinar si cumple con las expectativas de reales de la indemnización por daños, es relevante especificar los tipos de fuentes de información, las que desde su exploración que permiten correlacionar los objetivos específicos que llevan al logro del objetivo general.

Para este estudio se utilizaron fuentes primarias y fuentes secundarias como medio de obtención de información de valor científico. Las fuentes primarias comprenden las obtenidas del universo de estudio, información que solo puede ser proporcionada por quienes la tienen y no la han documentado anteriormente, y por fuentes como la normativa, las decisiones judiciales y administrativas, y los documentos oficiales como informes estadísticos y estudios gubernamentales que existen por sí mismas desde el momento de su promulgación. Estas fuentes se han identificado a su vez como fuentes humanas y fuentes materiales.

Así también se ha hecho uso de fuentes secundarias que ya se han documentado y han servido para nutrir esta investigación como la doctrina contentiva del análisis de expertos en derecho marítimo, laboral y civil para establecer parámetros sobre la responsabilidad civil, protección de trabajadores marítimos, y riesgos profesionales. Estas fuentes son de carácter material.

3.2.1 Fuentes Materiales de carácter primario

Estas fuentes están integradas por documento emitido de forma primara que sirve para orientar otros estudios, pero que existen por sí mismos, entre estas leyes, reglamentos y documentos oficiales como se dijo anteriormente, ya que son los que en mayor medida ofrecen información, también por la legislación positiva conformada por códigos, convenios, acuerdos, resoluciones sobre el tema a investigar.

3.2.2. Los Sujetos como fuente de carácter primario

Este tipo de fuentes está integrado por la población de estudio, de la cual se eligió una muestra que ha permitido conocer el alcance y conocimiento teórico y práctico que tienen las personas del tema investigado.

Los sujetos son todas aquellas personas naturales que permiten aclarar los aspectos prácticos de la investigación, éstas se encuentran conformadas por el conocimiento, opiniones y razonamiento humano, el cual es aportado por todos los individuos que aportan el conocimiento que tienen sobre el tema de esta investigación.

3.2.2.1. La Población

Según Tamayo y Tamayo: “La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población poseen una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (Tamayo, 1997)

Asimismo, define el concepto de muestra como: “el grupo de individuos que se toma de la población, para estudiar un fenómeno estadístico” (Tamayo, 1997)

La población de estudio se conformó por servidores públicos del órgano judicial, específicamente de la jurisdicción marítima constituida por funcionarios con cargos de oficial mayor, secretario judicial, asistente ejecutivo, asistente judicial, jueces y magistrados, y por abogados litigantes especializados en el área marítima.

Universo: 125 personas

Cantidad de abogados: 60

Cantidad de Servidores Judiciales: 60

Cantidad jueces y magistrados: 5

3.2.2.2. La Muestra

El muestreo se realiza con la técnica de muestreo estratificado por las características relevantes de los distintos miembros de la población.

Definición de Estratos. Los estratos en este caso son:

Servidores Judiciales: 60

Abogados Litigantes: 60

Jueces y Magistrados: 5 (se seleccionarán todos)

Para calcular el tamaño de la muestra de cada estrato, se puede utilizó la siguiente fórmula: $n_i = (N_i / N) * n$

n_i : Tamaño de la muestra en el estrato i

N_i : Tamaño de la población en el estrato i

N : Tamaño total de la población

n : Tamaño total de la muestra deseada (en este caso, 65)

Aplicando la fórmula:

Servidores judiciales: $n_1 = (60/125) * 65 = 31.2 \approx 31$ personas

Abogados litigantes: $n_2 = (60/125) * 65 = 31.2 \approx 31$ personas

Jueces y magistrados: $n_3 = (5/125) * 65 = 2.6 \approx 3$ personas

Ajuste a los tamaños de muestra:

Servidores judiciales: 30 personas

Abogados litigantes: 30 personas

Jueces y magistrados: 5 personas

Con este ajuste se obtuvo una muestra estratificada de 65 personas que representa adecuadamente a los tres grupos profesionales, manteniendo la proporción original de cada estrato en la población, pero incluyendo a los 5 miembros del estrato jueces y magistrados por tratarse de un estrato muy pequeño y que requiere representatividad por el rol que desempeña.

3.3. Sistema de Variables

De acuerdo con Sampieri una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse y observarse...es un concepto que se aplica a personas, seres vivos, cosas o fenómenos que adquieren diversos valores de acuerdo a las variaciones que se producen y el valor cuando llegan a relacionarse con otras variables (Sampieri, 2014, pág. 105)

La investigadora Ileana Gólcher quien establece criterios sostenibles sobre las variables y su importancia señala que: “La investigación científica gira en función de variables debido a que su objetivo primordial es descubrir su presencia, determinar su magnitud, probar las relaciones existentes a través de explicaciones”. (Gólcher, 2012, pág. 102)

Dentro del presente estudio se establecieron dos tipos de variables según la hipótesis planteada: una variable independiente y una variable dependiente.

3.3.1. Variable Independiente

Como elemento que explica y determina la presencia de otras situaciones, pero a la vez puede ser manipulada como causante del objeto de estudio, la variable independiente se establece como: Riesgos Profesionales Ocasionados a la Gente de Mar y Ordenamiento Panameño

La operacionalización de esta variable se desprende de conocer los antecedentes jurisprudenciales de los administradores de justicia especializados del área marítima de la República de Panamá, también los criterios de los abogados litigantes en cuanto al resultados

de la responsabilidad civil de compensación por riesgos profesionales a la gente de mar que trabaja en naves de bandera panameña.

3.3.2. Variable Dependiente

Como fenómeno que requiere una explicación científica, y que se le identifica como el factor condicionado por otro factor o la consecuencia del problema, se identifican como variables dependientes: Responsabilidad civil que se deriva del riesgo profesional.

Esta variable se presenta y se ratifica sustentando con pruebas, la necesidad de visualizar bajo otro concepto la tabla de compensación que se aplica a la gente de mar que labora en naves de bandera panameña.

3.3.3. Definición Operacional

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
INDEPENDIENTE: Riesgos Profesionales Ocasionados a la Gente de Mar, y Ordenamiento Jurídico Panameño	- Manejo de los conceptos y elementos de los Riesgos Profesionales Ocasionados a la Gente de Mar. - Identificar las funciones de la gente de mar y el	- Valoraciones de la tabla de compensación a la gente de mar. - Derecho y obligaciones del armador

	riesgo por la ejecución de sus prestaciones de sus servicios • Verificar si la ponderación de la tabla de compensación cumple con las expectativas reales sobre el manejo de las funciones de la gente de mar	• Consecuencias por la mala práctica del marino • Comprensión del alcance de las normas. • La prueba como consecuencia del daño ocasionado a la gente de mar. • Interpretación de los criterios de la Corte Suprema de Justicia. • Aplicación del derecho positivo
DEPENDIENTE: Responsabilidad civil que se deriva del riesgo profesional.	• Aplicación de la hermenéutica en materia sustantiva y adjetiva del proceso marítimo. • Adaptación a los sistemas de Justicia Panameña en los	• Tipos de responsabilidades.

	procesos marítimos de responsabilidad civil ocasionado a la gente de mar. ● Reconocimiento de las normas sustantivas, procesales y convencionales.	
--	--	--

3.4 Definición Instrumental

Se refiere al proceso de especificar cómo se medirá u observarán las variables de estudio. Se trata de describir los instrumentos o medios utilizados para recoger la información que se necesita, relacionada con las variables independiente y dependiente, por lo tanto, la descripción instrumental versa sobre la forma e instrumentos en que se recabó la información.

3.5. Descripción de Instrumentos

- Técnicas: Se utiliza la encuesta diseñada en la escala Likert para medir el grado de importancia de las opiniones como datos recabados de jueces, magistrados y abogados litigantes.

- Instrumentos

Los instrumentos utilizados son un cuestionario aplicado en forma de encuesta.

La encuesta es un cuestionario dirigido a funcionarios del órgano judicial, encargados de administrar justicia en los procesos marítimos, y a los abogados litigantes especializados del área marítima.

El mismo busca conocer los criterios de los sujetos antes mencionados, sobre su experiencia, consideraciones, y aportes sobre la responsabilidad civil por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar en el ordenamiento panameño.

Modalidad de aplicación: El instrumento se aplicó de forma presencial mediante la técnica de encuesta.

3.5.1. La Encuesta

El doctrinario Pedro López-Roldán y Sandra Fachelli en su libro metodología de la investigación social cuantitativa, define la encuesta de la siguiente manera: “es considerada como una técnica de recolección de datos a través de la interrogación de los sujetos cuya finalidad es la de obtener de manera sistemática medidas sobre los conceptos que se derivan de una problemática de investigación previamente construida”. (Fachelli, 2015)

3.5.2. Consentimiento informado

El consentimiento informado es un proceso mediante el cual un sujeto confirma voluntariamente su deseo de participar en un estudio en particular después de haber sido informado sobre todos los aspectos de éste que sean relevantes para que tomen la decisión de participar. (Meo, 2010)

De lo anterior se desprende que el consentimiento informado es el proceso por el cual una persona en su condición de participante en una investigación, después de haber sido debidamente informada sobre su intervención en el estudio, expresa de forma voluntaria que

ha comprendido el rol asignado y las implicaciones de éste, y toma la decisión de forma autónoma y sin presiones, de lo cual deja constancia en documento firmado en señal de aceptación.

Nuestro derecho positivo, regula la materia, la cual busca proteger los datos personales, así la Ley 81 de 26 de marzo de 2019 dispone lo siguiente: “Esta ley tiene por objeto establecer los principios, derechos, obligaciones y procedimientos que regulan la protección de datos personales, considerando su interrelación con la vida privada y demás derechos y libertades fundamentales de los ciudadanos...”, así también la Ley 84 del 14 de mayo de 2019, que regula la investigación en salud contempla en el artículo 4, numeral 4 describe qué investigación con participantes humanos es cualquier actividad de ciencias sociales con el objeto de generar nuevo conocimiento.

Por tanto, cada pregunta realizada se encontrará vinculada a principios legales para la estructuración de la encuesta.

3.5.3. La encuesta y su contenido

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
MAESTRÍA DE DERECHO PRIVADO CON ÉNFASIS EN DERECHO CIVIL

CUESTIONARIO PARA FUNCIONARIOS DEL ÓRGANO JUDICIAL Y ABOGADOS LITIGANTES DEL ÁREA MARÍTIMA

OBJETIVO: Evaluar los criterios de los funcionarios de la Corte Suprema de Justicia de la República de Panamá y abogados marítimos sobre la responsabilidad civil por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar en el ordenamiento panameño.

INSTRUCCIONES:

- Al leer cada pregunta, concentre su atención de manera que la respuesta que emita sea confiable.
- Responda todas las alternativas, con una equis (x) en la casilla que represente su apreciación.
- Si surge alguna duda, consulte al encuestador.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN

1. 1. ¿Cuántos años tienes de experiencia laboral?

0 a 5 años ()

6 a 10 años ()

11 a 15 años o más ()

II. ASPECTOS TÉCNICOS DE LA INVESTIGACIÓN

II.1. RESPONSABILIDAD CIVIL POR RIESGOS PROFESIONALES (VI)

2.1.1. ¿Considera usted importante la existencia de una tabla de compensación por riesgos profesionales aplicable a la gente de mar?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.1.2. ¿Usted está de acuerdo con la resolución que emitió la Autoridad Marítima de Panamá que tasa un mínimo de compensación para los riesgos ocasionados a la gente de mar?

Totalmente en desacuerdo ()

En desacuerdo ()

Neutral ()

De acuerdo ()

Totalmente de acuerdo ()

2.1.3. ¿Considera usted importante las funciones que realiza los marinos en la aventura de mar?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.1.4. ¿Considera usted importante que la gente de mar cuente con normativas que protejan sus actividades?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.1.5. ¿Considera usted que la prueba es importante al momento de tomar una decisión judicial por los accidentes ocasionados a la gente de mar?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.2. OCASIONADOS A LA GENTE DE MAR EN EL ORDENAMIENTO PANAMEÑO (VD)

2.2.1 ¿Considera usted importante que los jueces al momento de tomar una decisión judicial valoren la tabla de compensación por riesgos profesionales aplicada a la gente de mar?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.2.2. ¿Considera usted importante que el juzgador haga un análisis basado en la sana crítica?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.2.3. ¿Considera usted que las pruebas son importantes al momento de identificar los daños ocasionados a la gente de mar?

No es importante ()

Poco importante ()

Neutral ()

Importante ()

Muy importante ()

2.2.4. ¿Usted está de acuerdo, con que la tabla de compensación sea tasada con base al salario que tiene la gente de mar?

Totalmente en desacuerdo()

En desacuerdo ()

Neutral ()

De acuerdo ()

Totalmente de acuerdo ()

2.2.5. ¿Está de acuerdo con la indemnización de la tabla de compensación mínima para los daños ocasionados a la gente de mar?

Totalmente en desacuerdo()

En desacuerdo ()

Neutral ()

De acuerdo ()

Totalmente de acuerdo ()

Gracias por su participación

1.6. Tratamiento de la Información

Se analizarán los datos recolectados en la encuesta y se le organizarán a fin de validarlos aplicando el cálculo estadístico.

CAPÍTULO 4

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1. Presentación de los resultados

En este capítulo se presentan los resultados obtenidos de los instrumentos aplicados a los funcionarios de los Tribunales Marítimos del Órgano Judicial, así como también los resultados obtenidos de los abogados litigantes especialistas en el sector marítimo, con el fin de dar respuesta a los objetivos planteados de la investigación.

Para realizar las encuestas se utilizó la plataforma de “Google Forms”, toda vez que esta plataforma nos permite obtener resultados estadísticos y gráficos de forma inmediata. Se utilizó la Escala de Likert para medir los niveles de importancia y aprobación sobre la tabla de compensación de riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar.

El presente estudio se realizó con la siguiente muestra: 35 funcionarios de los Tribunales Marítimos del Órgano Judicial y 30 abogados litigantes especialistas en el sector marítimo.

Se aplicó el mismo cuestionario a toda la población anterior mencionada con la intención de conocer y poder cuantificar la importancia y la aprobación o no de la aplicación de la tabla de compensación por riesgos profesionales creada por la Autoridad Marítima de Panamá a la gente de mar, a su vez observar si consideran más importante la valoración de la tabla de compensación o la sana crítica del juzgador y las pruebas aportadas al proceso.

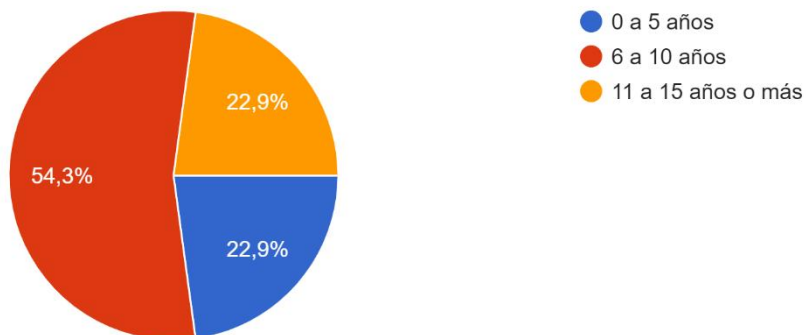
Es por ello que, a continuación, se observarán gráficos de un solo cuestionario aplicado a las dos (2) poblaciones mencionadas y la presentación del análisis de los resultados siguiendo en orden el cuestionario aplicado.

4.2. Resultados obtenidos a través de los funcionarios de los Tribunales Marítimos del Órgano Judicial.

I. Aspectos generales de la investigación

1. 1. ¿Cuántos años tienes de experiencia laboral?

35 respuestas

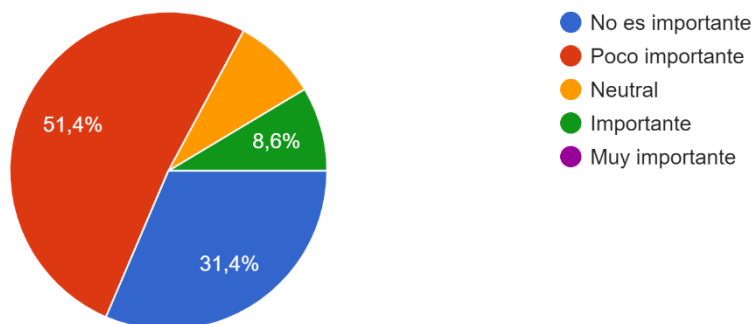


Para conocer los años ejercidos en la experiencia laboral, estos se agruparon por las siguientes categorías: 0 a 5 años, 6 a 10 años y 11 a 15 años o más. El resultado obtenido fue que el 54.3% de los encuestados están dentro de los 6 a 10 años de experiencia laboral, el 22.9% está dentro de los 11 a 15 años o más y el 22.9% se encuentra dentro de los 0 a 5 años de experiencia laboral.

II. Aspectos técnicos de la investigación

2.1.1. ¿Considera usted importante la existencia de una tabla de compensación por riesgos profesionales aplicable a la gente de mar?

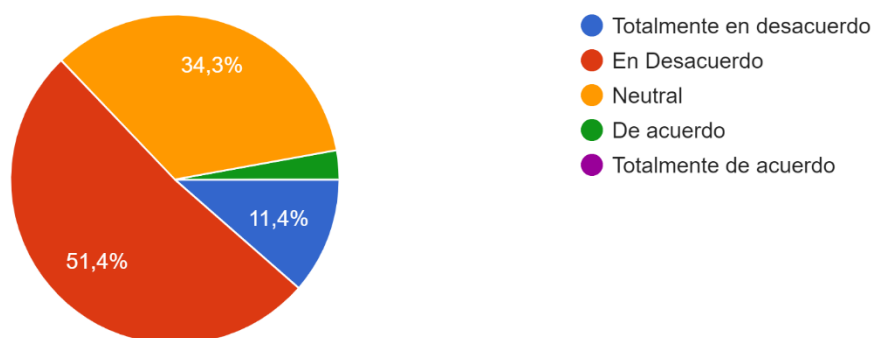
35 respuestas



En este cuestionario se utilizó la Escala de Likert con el fin de medir los niveles de importancia que pueda tener la existencia de la tabla de compensación de riesgos profesionales aplicada a la gente de mar. Dicho lo anterior, se observa que el 51.4% de los encuestados consideran que es poco importante la tabla de compensaciones, el 31.4% de los encuestados consideran que no es importante, esto quiere decir que hay una mayor cantidad de encuestados que consideran que la tabla de compensaciones por riesgos profesionales no es importante. Mientras que el 8.6% lo consideran importante.

2.1.2. ¿Usted está de acuerdo con la resolución que emitió la Autoridad Marítima de Panamá que tasa un mínimo de compensación para los riesgos ocasionados a la gente de mar?

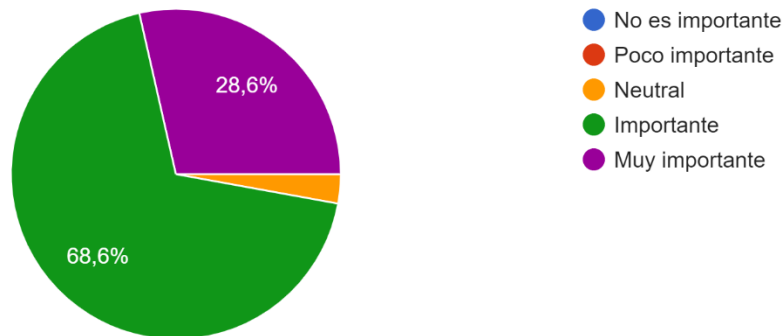
35 respuestas



En esta pregunta se utilizó la Escala de Likert para medir los niveles de aprobación en relación a la tabla que emitió la AMP. En ese sentido, se observa que el 51.4% y el 11.4% de los encuestados se consideran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con la resolución emitida por la Autoridad Marítima de Panamá con base a tasar un mínimo de compensación para los riesgos ocasionados a la gente de mar, por lo que hay una mayor cantidad de desaprobación con la creación de dicha resolución. Sin embargo, se observa que el 34.3% de los encuestados se mantiene en neutralidad.

2.1.3. ¿Considera usted importante las funciones que realizan los marinos en la aventura de mar?

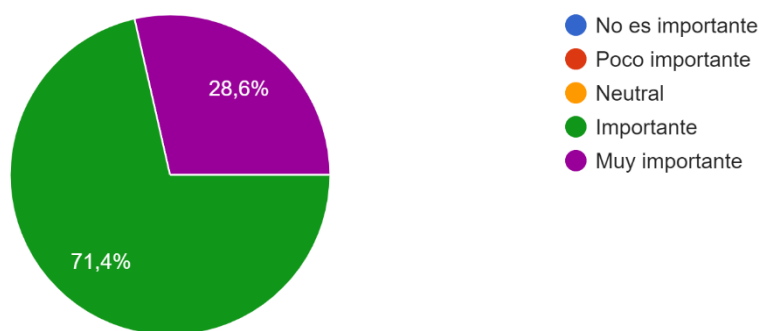
35 respuestas



Para conocer la opinión de los encuestados en cuanto a la importancia que le dan a las funciones que realizan los marinos en la aventura de mar, se observa que el 68.6% y el 28.6% consideran que son importantes y muy importantes dichas funciones, siendo una mayoría.

2.1.4. ¿Considera usted importante que la gente de mar cuente con normativas que protejan sus actividades?

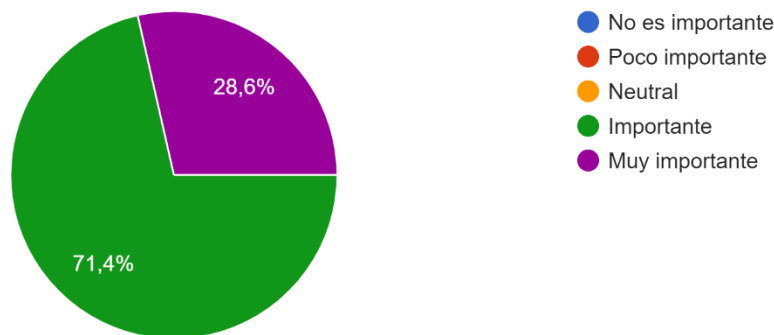
35 respuestas



Aquí se observa que el 71.4% y el 28.6% de los encuestados consideran importante y muy importante que la gente de mar cuente con normativas que protejan sus derechos, siendo esta la mayoría.

2.1.5. ¿Considera usted que la prueba es importante al momento de tomar una decisión judicial por los accidentes ocasionados a la gente de mar?

35 respuestas

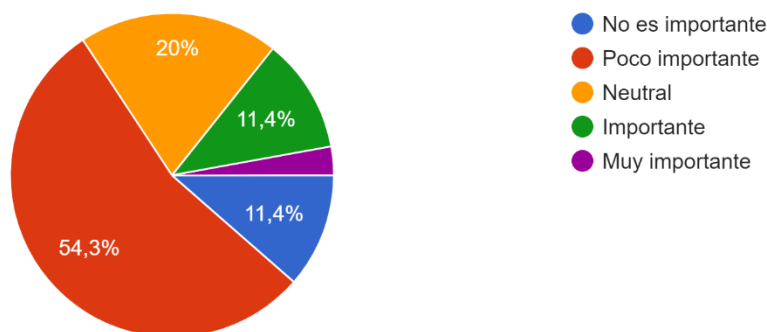


Aquí se puede observar que el 71.4% y el 28.6% consideran que es importante y muy importante que se valoren las pruebas al momento de tomar la decisión judicial por los accidentes ocasionados a la gente de mar, siendo esta una mayoría.

2.2. Ocasionados a la gente de mar en el ordenamiento panameño (VD)

2.2.1 ¿Considera usted importante que los jueces al momento de tomar una decisión judicial valoren la tabla de compensación por riesgos profesionales aplicada a la gente de mar?

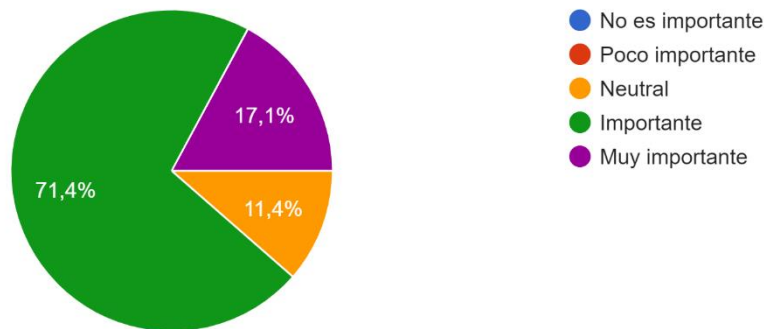
35 respuestas



La mayor parte de los encuestados, siendo un 54.3% y 11.4%, consideran poco importante y que no es importante que, al momento que los jueces vayan a tomar una decisión judicial, valoren la tabla de compensación por riesgos profesionales aplicadas a la gente de mar, mientras que el 20% se mantienen en neutralidad y el 11.4% lo consideran importante.

2.2.2. ¿Considera usted importante que el juzgador haga un análisis basado en la sana crítica?

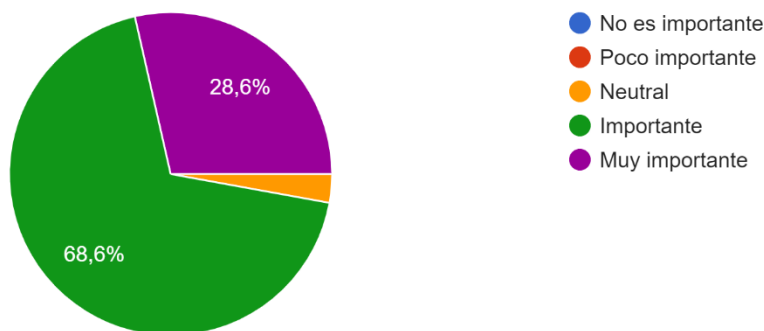
35 respuestas



La mayor parte de los encuestados siendo un 71.4% y 17.1% consideran que es importante y muy importante que el juzgador haga un análisis basado en la sana crítica al momento de tomar una decisión judicial, sin embargo, el 11.4% se mantiene neutral ante esta pregunta.

2.2.3. ¿Considera usted que las pruebas son importantes al momento de identificar los daños ocasionados a la gente de mar?

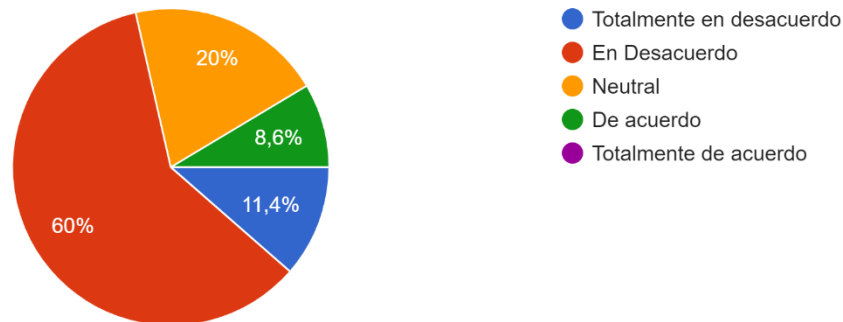
35 respuestas



Aquí podemos ver que hay una mayoría de encuestados del 68.6% y 28.6% que consideran importante y muy importante el valor de las pruebas a la hora de identificar los daños ocasionados a la gente de mar.

2.2.4. ¿Usted está de acuerdo, con que la tabla de compensación sea tasada con base al salario que tiene la gente de mar?

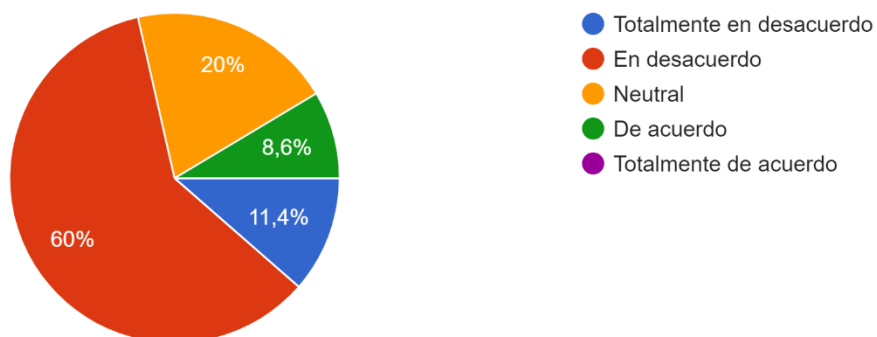
35 respuestas



Nuevamente se utilizó la Escala Likert para medir los niveles de aprobación en cuanto a que la tabla de compensación sea tasada con base al salario de la gente de mar. Aquí se observa que 60% y 11.4% de los encuestados están en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con que sea tasada en base al salario, siendo una mayoría, mientras que 20% se mantiene neutral frente a esta pregunta y 8.6% está de acuerdo.

2.2.5. ¿Está de acuerdo con la indemnización de la tabla de compensación mínima para los daños ocasionados a la gente de mar?

35 respuestas



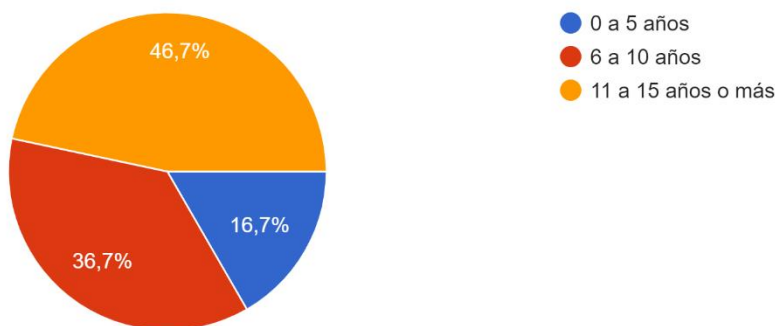
Aquí se observa que la gran mayoría de encuestados el 60% y el 11.4% están en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con la indemnización que ofrece la tabla de compensación mínima para los daños ocasionados a la gente de mar, mientras que el 20% mantiene una neutralidad frente a esta pregunta y solo 8.6% está de acuerdo.

4.3. Resultados obtenidos a través de los abogados litigantes especialista del área marítima.

I. Aspectos generales de la investigación

1. 1. ¿Cuántos años tienes de experiencia laboral?

30 respuestas

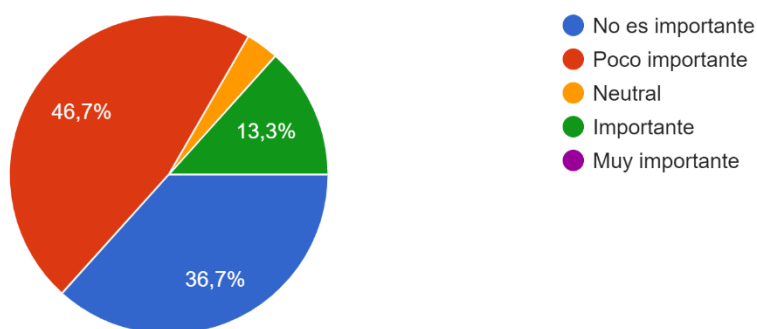


Aquí el resultado obtenido fue que el 46.7% de los encuestados está dentro de los 11 a 15 años o más de experiencia laboral, el 36.7% está dentro de los 6 a 10 años y el 16.7% se encuentra dentro de los 0 a 5 años de experiencia laboral.

II. Aspectos técnicos de la investigación

2.1.1. ¿Considera usted importante la existencia de una tabla de compensación por riesgos profesionales aplicable a la gente de mar?

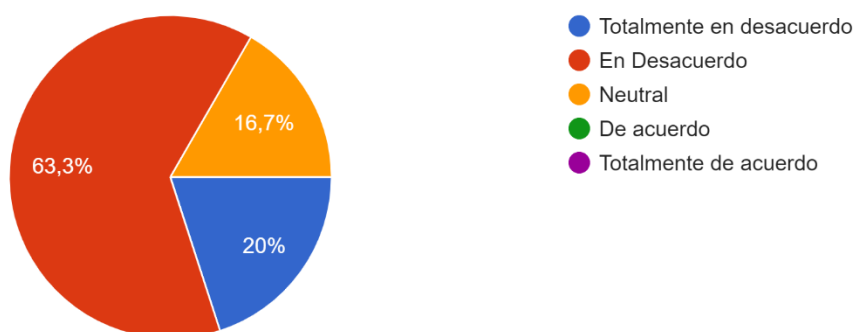
30 respuestas



En este cuestionario se utilizó la Escala de Likert con el fin de medir los niveles de importancia que pueda tener la existencia de la tabla de compensación de riesgos profesionales aplicada a la gente de mar. Dicho lo anterior, se observa que el 46.7% de los encuestados consideran que es poco importante la tabla de compensaciones, el 36.7% de los encuestados consideran que no es importante, esto quiere decir que hay una mayor cantidad de encuestados que consideran que la tabla de compensaciones por riesgos profesionales no es importante. Mientras que el 13.3% lo consideran importante.

2.1.2. ¿Usted está de acuerdo con la resolución que emitió la Autoridad Marítima de Panamá que tasa un mínimo de compensación para los riesgos ocasionados a la gente de mar?

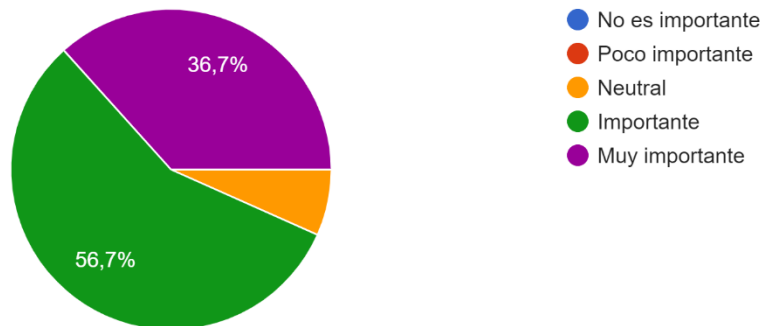
30 respuestas



En esta pregunta se utilizó la Escala de Likert para medir los niveles de aprobación en relación con la tabla que emitió la AMP. En ese sentido, se observa que el 63.3% y el 20% de los encuestados se consideran en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con la resolución emitida por la Autoridad Marítima de Panamá al tasar un mínimo de compensación para los riesgos ocasionados a la gente de mar, por lo que hay una mayor cantidad de desaprobación con la creación de dicha resolución. Sin embargo, se observa que el 16.7% de los encuestados se mantiene en neutralidad.

2.1.3. ¿Considera usted importante las funciones que realizan los marinos en la aventura de mar?

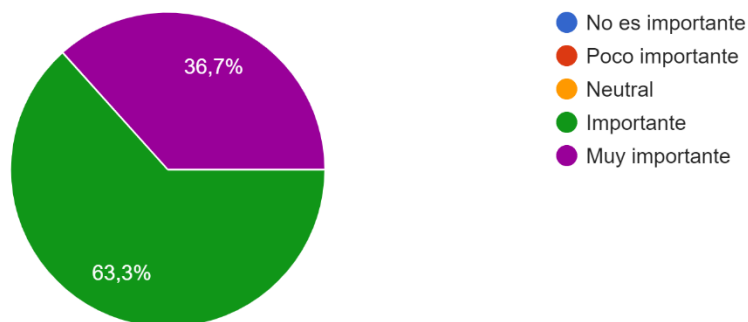
30 respuestas



Para conocer la opinión de los encuestados en cuanto a la importancia que le dan a las funciones que realizan los marinos en la aventura de mar, se observa que el 56.7% y el 36.7% consideran que son importantes y muy importantes dichas funciones, siendo una mayoría.

2.1.4. ¿Considera usted importante que la gente de mar cuente con normativas que protejan sus actividades?

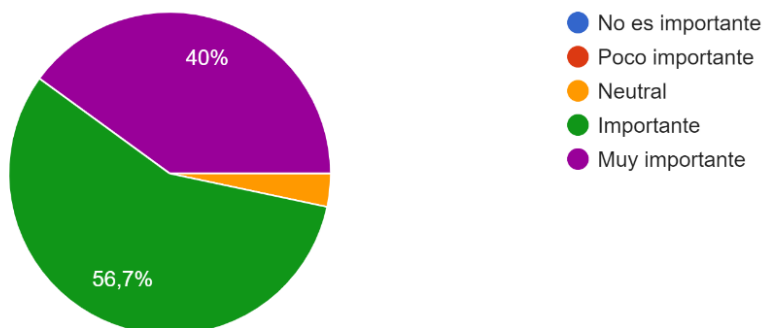
30 respuestas



Aquí se observa que el 63.3% y el 36.7% de los encuestados consideran importante y muy importante que la gente de mar cuente con normativas que protejan sus actividades, siendo esta la mayoría.

2.1.5. ¿Considera usted que la prueba es importante al momento de tomar una decisión judicial por los accidentes ocasionados a la gente de mar?

30 respuestas

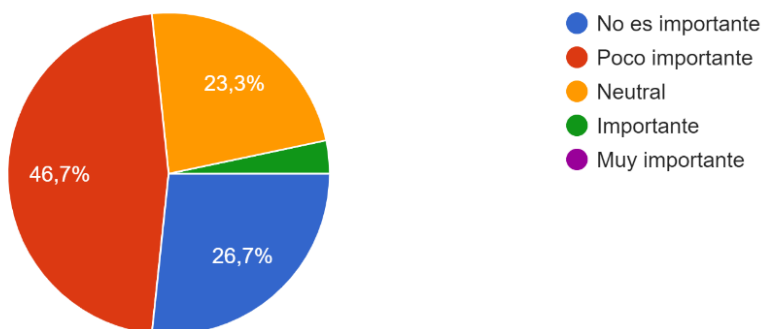


Aquí se puede observar que el 56.7% y el 40% consideran que es importante y muy importante que se valoren las pruebas al momento de tomar la decisión judicial en los accidentes ocasionados a la gente de mar, siendo esta una mayoría.

2.2. Ocasionados a la gente de mar en el ordenamiento panameño (VD)

2.2.1 ¿Considera usted importante que los jueces al momento de tomar una decisión judicial valoren la tabla de compensación por riesgos profesionales aplicada a la gente de mar?

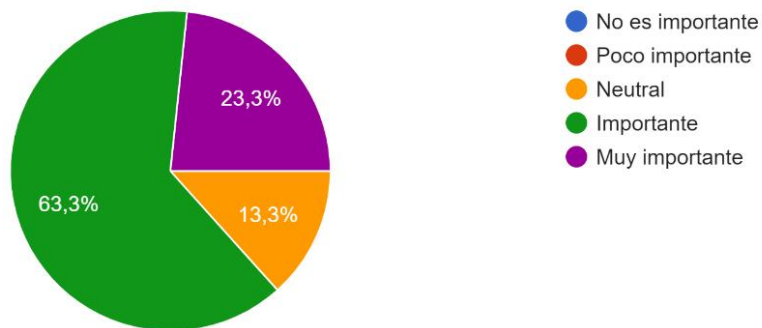
30 respuestas



La mayor parte de los encuestados, siendo un 46.7% y 26.7%, consideran poco importante y que no es importante, al momento que los jueces vayan a tomar una decisión judicial, que valoren la tabla de compensación por riesgos profesionales aplicadas a la gente de mar, mientras que el 23.3% se mantienen en neutralidad frente a esta pregunta.

2.2.2. ¿Considera usted importante que el juzgador haga un análisis basado en la sana crítica?

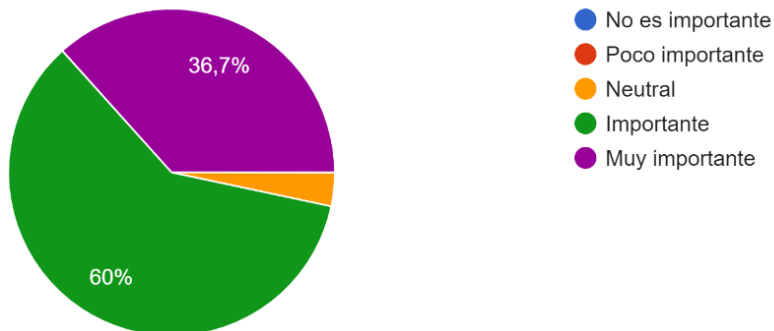
30 respuestas



La mayor parte de los encuestados, siendo un 63.3% y 23.3%, consideran que es importante y muy importante que el juzgador haga un análisis basado en la sana crítica al momento de tomar una decisión judicial; sin embargo, el 13.3% se mantiene neutral ante esta pregunta.

2.2.3. ¿Considera usted que las pruebas son importantes al momento de identificar los daños ocasionados a la gente de mar?

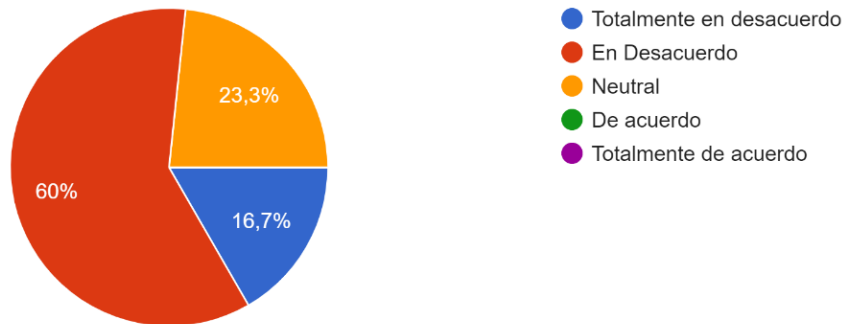
30 respuestas



Aquí podemos ver que hay una mayoría de encuestados del 60% y 36.7% que consideran importante y muy importante el valor de las pruebas a la hora de identificar los daños ocasionados a la gente de mar.

2.2.4. ¿Usted está de acuerdo, con que la tabla de compensación sea tasada con base al salario que tiene la gente de mar?

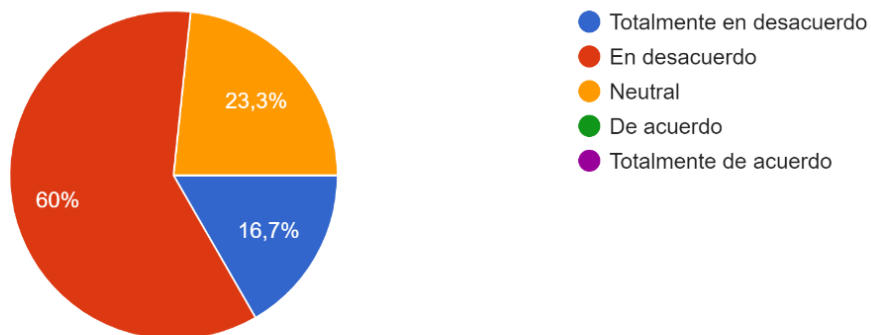
30 respuestas



Nuevamente se utilizó la escala Likert para medir los niveles de aprobación en cuanto a que la tabla de compensación sea tasada con base al salario de la gente de mar. Aquí se observa que 60% y 16.7% de los encuestados están en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con que sea tasada en base al salario, siendo una mayoría, mientras que 23.3% se mantiene neutral frente a esta pregunta.

2.2.5. ¿Está de acuerdo con la indemnización de la tabla de compensación mínima para los daños ocasionados a la gente de mar?

30 respuestas



Aquí se observa que la gran mayoría de encuestados el 60% y el 16.7% están en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con la indemnización que ofrece la tabla de compensación mínima para los daños ocasionados a la gente de mar, mientras que el 23.3% mantiene una neutralidad frente a esta pregunta.

CONCLUSIONES

Luego de analizar las normas sobre la responsabilidad civil de compensación por riesgos profesionales ocasionados a la gente de mar, para determinar si estas cumplen con las expectativas reales de la indemnización por daños, se puede concluir que la gente de mar se encuentra en un estado de desventaja al momento de ser indemnizado, ya que según las normativas administrativas, solo debe incurrir en el máximo de su salario; sin considerar esa potestad que tiene el administrador de justicia en darle un porcentaje que corresponda con base al principio de la sana crítica.

A través de la presente investigación se puede identificar que las funciones de la gente de mar y el riesgo por la ejecución de sus prestaciones de servicios deben ser contemplados en un sentido amplio, sin limitar sus derechos de reclamar una adecuada indemnización por el trabajo que realizan en la aventura de mar.

Por otra parte, la responsabilidad civil con fundamento en la doctrina y la legislación consiste en dos corrientes, la primera conocida como la responsabilidad contractual y la segunda como la extracontractual.

Como toda persona, el armador y demás sujetos que intervienen en las actividades propias de las navegaciones, responden civilmente de los daños y perjuicios que puedan ocasionarse a otros como consecuencias de sus propios actos ilícitos o de los de sus dependientes (especialmente los miembros de la dotación en el caso del armador).

Es así como cabe hablar de la responsabilidad civil por daños en el derecho marítimo, para significar los sucesos nacidos con ocasión de la navegación y el transporte por mar, que

originan una obligación de resarcimiento a cargo de la persona causante del daño o determinada por la ley y a favor de quienes lo sufren.

Se pudo verificar que la ponderación de la tabla de compensación no cumple con las expectativas reales sobre el manejo de las funciones de la gente de mar, porque la normativa emitida por la Autoridad Marítima de Panamá no es la realidad que vive la gente de mar. La indemnización para la gente de mar se encuentra limitada; sin embargo, los mismos se apoyan en la necesidad de la sana crítica del juzgador, quien es el garante de que se logre indemnizar de forma correcta cuando la gente de mar se encuentra en sus funciones.

En ese sentido, se observa que los marinos son lo más perjudicados al momento de ejercer su trabajo por las maniobras físicas que deben realizar, porque son los sujetos que más se encuentran en peligro en la aventura de mar y lo han demostrado las jurisprudencias marítimas en los procesos de crédito marítimo privilegiado y procesos mixtos.

Finalmente, se puede comprobar que la hipótesis planteada en la presente investigación sobre si la responsabilidad civil de compensación por riesgos profesionales no cumple con las expectativas reales al momento de reparar o indemnizar a la gente de mar, toda vez que en las encuestas aplicadas a los funcionarios de los Tribunales Marítimos del Órgano Judicial y a los abogados litigantes, especialistas en el sector marítimo, arroja que a la gente de mar le corresponde un derecho de indemnización por regla constitucional y convencional, y que le permite al juzgador tomar en cuenta la casuística para resolver los distintos procesos que sustancia bajo la sana crítica.

RECOMENDACIONES

- La recomendación es modificar la resolución emitida por la Autoridad Marítima de Panamá y que la tabla de compensación mínima sea una guía para los administradores de justicia que podrían tomarla en cuenta al momento de decidir alguna causa que tenga que ver con los marinos.
- Dejar sin efecto la indemnización con base al salario, ya que sería una limitante para los marinos que se exponen en el ejercicio de su función.

PROPUESTA

- Modificar la Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005 emitida por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá en sus usos legales establecido en el Decreto Ley 7 de 10 de febrero de 1998 y establecer garantías fundamentales que tienen la gente de mar al ejercer sus funciones laborales.
- Es importante señalar que la modificación de la resolución debe ser imperante para el desarrollo de las funciones de la gente de mar y no el concepto salarial.
- Que la Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005 no es vinculante a un proceso judicial y que prevalezca la sana crítica ejercida por el administrador de la justicia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Álvarez, C. A. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa*. Colombia.
- Arauz, C. (2003). Estudio no experimental descriptivo de la implementación de estrategias didácticas y la adquisición de destrezas legales en los aprendizajes de estudiantes de derecho en la asignatura derecho 510- Derecho Civil de la Universidad de Panamá. Panamá.
- Araúz, H. (2015). *Curso de Derecho Procesal Administrativo*. Panamá: Imprenta Articsa.
- Asamblea, N. (25 de Mayo de 2023). Proyecto de Ley 598. Panamá. Obtenido de https://www.asamblea.gob.pa/APPS/SEG_LEGIS/PDF_SEG/PDF_SEG_2020/PDF_SEG_2021/2021_P_598.pdf
- Barrios, A. (2017). *Fundamentos de Derecho Marítimo*. Panamá: Borris & Borris.
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Edición E-Book .
- Buenas Tareas*. (16 de Febrero de 2014). Obtenido de <https://www.buenastareas.com/ensayos/Abanderamiento-En-Panama/47475432.html>
- C055 - *Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)*. (s.f.). Obtenido de https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LANG,P55_DOCUMENT,P55_NODE:REV,es,C055,/Document
- Calvo, R. (2011). Responsabilidad civil en el abordaje en el derecho marítimo panameño. Panamá, Panamá.
- Campos, S. P. (2017). Desafíos de la justicia para un nuevo tiempo. *Primer Diagnóstico de la Justicia Civil en Panamá-2017*, 347.
- Castañeda, K. A. (2018). Jurisdicción Marítima en Panamá y Alternativas de Solución al Secuestro Marítimo Decretado por la Existencia de un Proceso Legal Previo. Fundación Universitaria Empresarial de la Cámara de Comercio de Bogotá: Uniempresaria.
- Danish Maritime Authority* . (25 de Mayo de 2023). Obtenido de <https://dma.dk/seafarers-and-manning/conditions-of-employment-mlc-/conditions-of-employment/who-are-seafarers>
- Decreto Ley N° 8 de 26 de febrero de 1998. (s.f.). *Por la cual se reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables y se dictan otras disposiciones*. Panamá, Panamá, Panamá.

- Eduardo, B. (1913). *Tratado teórico y práctico de las pruebas en Derecho civil y en Derecho penal*. París: La preuve judiciaire.
- Española, L. (s.f.). Ley 14 de 2014.
- Etchevers, J. (2016). *Temas de Derecho Marítimo*. Madrid: Editorial Aranzandi.
- FABREGA, J. (2012). *TEORÍA GENERAL DE LA PRUEBA*. PANAMÁ: EDITORA JURÍDICA IBEROAMERICANA, S.A.
- Fábrega, J. (2012). *Teoría General de la Prueba*. Panamá: Editora Jurídica Iberoamericana, S.A.
- Fachelli, P. L.-R. (2015). *Metodología de la Investigación Social Cuantitativa*. Barcelona: Bellaterra .
- Facio, J. P. (2004). *Responsabilidad Extracontractual*. Bogotá: Editorial Temis, S.A.
- Fernández, J. L. (2023). *Lexicón Jurídico*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Finland Ministry of Social Affairs and Health. (25 de Mayo de 2023). Obtenido de https://finlex.fi/fi/laki/kaannokset/2012/en20120395_20120395.pdf
- García, J. L. (2012). *Manual Profesionales Marítimo, Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Madrid: Marcial Pons.
- Garrigues, J. (1983). *Curso de Derecho Mercantil*. España: Edición Madrid.
- Gólcher, I. (2012). *Escriba y Sustente su Tesis*. Panamá: Novo Art., S.A. .
- Guerra, S. (05 de Noviembre de 2015). La prueba: columna basal del juzgamiento. *Panamá América*, págs. <https://www.panamaamerica.com.pa/opinion/la-prueba-columna-basal-del-juzgamiento-999142>.
- J.M., A. G. (1999). El convenio de embargo de buques. *Revista de Derecho Marítimo*, 62.
- J.M., G. G. (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Madrid: Marcial Pons.
- J.M., R. S. (1993). *Temas Procesales en la Práctica del Derecho Marítimo*. Madrid: Cuadernos de derecho judicial, derecho marítimo.
- Ley 8 de 1982, reformada en el año 2009. . (s.f.). Panamá, Panamá, Panamá.
- López, A. V. (2012). *Manuel de Obligaciones*. Panamá: Editora Novo Art, S.A.
- Lusing, N. (2013). Instituciones necesarias para un proceso civil más eficaz (la experiencia alemana). *Xº Congreso Panameño De Derecho Procesal* , 27.

- Martínez, A. (2007). *La incorporación y aplicación de los convenios internacionales sobre embargo de buque*. Madrid: Anuario de Derecho Marítimo.
- Martínez, G. (1993). *La responsabilidad civil extracontractual*. Medellín: Biblioteca Jurídica.
- Martínez, I. A. (2017). *Compendio de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editorial Tecnos.
- Meo, A. I. (2010). Consentimiento informado, anonimato y confidencialidad en investigación social. *Aposta, Revista de Ciencias Sociales*, 1-30.
- Moreno, D. Y. (1997). *Curso de derecho administrativo*. Colombia: Sexta edición, Temis. .
- Navarro, J. M. (2019). *Derecho Marítimo Panameño*. Panamá: Jurídica Pujol, S.A.
- OIT. (2006). Convenio sobre el trabajo Marítimo . *Conferencia Internacional del Trabajo* (pág. 3). Organización Internacional del Trabajo.
- OIT. (2014). *Por el cual reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables y se dictan otras disposiciones*. Obtenido de <https://www.ilo.org/global/standards/lang--es/index.htm>
- OIT, O. I. (2018). *Convenio sobre el Trabajo Marítimo, en su versión enmendada 2018*.
- Organización Internacional de Trabajo. (2020). Obtenido de Organización Internacional de Trabajo: [ilo.org/global/standards/subjects-convered-by-international-labour-standards/seafearers/lang--es/idex.htm](https://www.ilo.org/global/standards/subjects-convered-by-international-labour-standards/seafearers/lang--es/idex.htm)
- Ossorio, M. (2004). *Diccionario de Ciencais Jurídicas, políticas y sociales*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Panamá, A. d. (2023). *Contratos de trabajo de la gente de mar tramitados por la AMP superan los 1,500*. Obtenido de <https://www.anpanama.com/14110-Contratos-de-trabajo-de-la-gente-de-mar-tramitados-por-la-AMP-superan-los-1500.note.aspx>
- Ponce, J. F. (2012). *Teoría General de la Prueba*. Panamá: Imprenta Articsa.
- Proceso Especial para la Ejecución de un Crédito Marítimo Privilegiado, 11-15 (Primer Tribunal Marítimo de Panamá 16 de junio de 2015).
- Ragone, Á. P. (2017). Justicia y Reformas en Chile. *Primer Diagnóstico de la Justicia Civil en Panamá-2017*, 444.
- Resolución J.D. N° 017-2005 de 24 de noviembre de 2005. (s.f.). Panamá, Panamá.
- Reyes, J. R. (2017). *LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO EN EL RAZONAMIENTO JURÍDICO*. Guatemala: Universidad de Guatemala.
- Rodríguez, G. (1996). *Metodología de la Investigación*.
- Rodríguez, M. (2014). La Responsabilidad del armador dentro del derecho marítimo.

- Sánchez, H. A. (2019). *Introducción al Derecho Procesal*. Panamá: Imprenta Articsa.
- Tamayo, T. y. (1997). *El proceso de la investigación científica*. México: Editorial Limusa S.A.
- Thorne, M. J. (2010). La calidad docente de los profesores de Derecho Marítimo de la Licenciatura en Derecho y Ciencias Políticas y las Estrategias didácticas que se aplican en dicha asignatura. Panamá.
- Thorne, M. J. (2011). La Responsabilidad Limitada del Naviero o Armador en el Drerecho Internacional Privado Marítimo.
- Tovagliare, F. (2017). La efectividad del proceso por audiencias. *Primer diagnóstico de la justicia civil en Panamá-2017*, 207.
- Trabajo, O. I. (1996). *OIT*. Obtenido de Organización Internacional del Trabajo:
<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--es/index.htm>
- Trabajo, O. I. (2022). *Código de Trabajo Panamá*. Obtenido de
<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/WEBTEXT/42679/67564/S95PAN01.htm>
- Vásquez, C. S. (2008). Reordenamiento de la práctica jurídica (forense) en el plan de estudio de la carrera de derecho para el fortalecimiento de la formación integral del estudiante. Panamá.
- Watt, E. (2018). *Ship Registration Law and Practice*. UK: Informa Law from Routledge.
- Webescolar. (2017). Obtenido de <https://www.webescolar.com/registro-y-abanderamientos-de-naves-en-panama>

ANEXOS

1. Resolución J.D. N° 017-2005

**AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA
RESOLUCION J.D. Nº 017-2006
(De 24 de noviembre de 2006)**

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ, en uso de sus facultades legales, y;

CONSIDERANDO:

Que mediante Decreto Ley 7 de 10 de febrero de 1998, se crea la Dirección General de la Gente de Mar a la que se le asigna la responsabilidad de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas laborales marítimas, nacionales e internacionales, relacionadas a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar a bordo de los buques de bandera panameña.

Que de acuerdo al Capítulo Séptimo del Decreto Ley No. 8 de 26 de febrero de 1998 mediante el cual se reglamenta el Trabajo en el Mar y las Vías Navegables, se recogen las normativas referentes a los accidentes a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador.

Que de conformidad con el artículo 82 la Autoridad Marítima deberá aprobar una Tabla de Compensación Mínima por Riesgos Profesionales por accidentes a bordo de los buques de registro panameño de servicio internacional.

Que mediante Decreto de Gabinete No. 41 de 26 de febrero de 1971, la República de Panamá adoptó el Convenio No. 55 de la Organización Internacional del trabajo, relativo a las Obligaciones del Armador en caso de enfermedad, accidente o muerte por riesgos profesionales de la gente de mar.

Que conforme a los usos y costumbres del transporte marítimo, es indispensable que la República de Panamá adopte una Tabla de Compensación Mínima por Riesgos Profesionales aplicada a los tripulantes que laboren en buques de bandera panameña de servicio internacional, toda vez que los buques de servicio interior están cubiertos por el régimen de la Caja del Seguro Social.

Que según el numeral 3 del artículo 18 del Decreto Ley 7 de 10 de febrero de 1998, corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del sector marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos, por lo tanto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO:

La presente Tabla de Compensación Mínima por Riesgos Profesionales será aplicada a la gente de mar que realicen labores a bordo de los buques de servicio internacional que enarbolan el pabellón panameño, siempre y cuando se compruebe que el accidente de trabajo, riesgo profesionales o enfermedad profesional, fue causado como consecuencia de las labores asignadas por el capitán, armador, agente naviero y cualquiera otra persona natural o

jurídica que represente al armador en la explotación del buque y se compruebe que no hubo negligencia ni imprudencia por parte del tripulante.

Cualquier tipo de acción que se derive como consecuencia de una reclamación contractual, entiéndase como tal: salarios, vacaciones, indemnizaciones, bonificaciones y cualquier otra prestación laboral quedará sujeta a lo que dispongan las partes en el contrato de enrolamiento.

ARTÍCULO SEGUNDO: Para efectos de la presente Resolución se definen los siguientes términos:

1. **Armador o Propietario:** Es toda persona natural o jurídica que recibe de la gente de mar la prestación de servicios o la ejecución de la obra. También serán representantes del armador y le obligan en sus relaciones con la gente de mar además de los que tuvieron ese carácter las siguientes personas:
 - a. Agente Naviero
 - b. El Capitán
 - c. Cualquier otra persona que realice actos de dirección o administración con la aquiescencia expresa o tácita del armador o propietario, por orden administrativa o técnica.
2. **Accidente de Trabajo:** Es toda lesión corporal o perturbación funcional que la gente de mar sufra, sea en la ejecución con ocasión o por consecuencia del trabajo y que sea producida por la acción repentina o violenta de una causa exterior o del esfuerzo realizado. También se considerará accidente de trabajo el que sobrevenga a la gente de mar en la ejecución de órdenes del armador o su representante o en la prestación de un servicio bajo la autoridad de éste.
3. **Capitán:** Es la persona que ejerce el mando de la nave, designado por el armador y en posesión del título correspondiente, de conformidad con las disposiciones aprobadas por la Autoridad Marítima de Panamá, y a quien como representante del armador le corresponden los derechos y obligaciones en orden técnico, administrativo, mercantil, disciplinario y legal contenidos en las legislaciones aplicables vigentes.

4. **Compensación:** Pago que recibe la gente de mar o beneficiario, como consecuencia de una reclamación extracontractual derivada de un accidente de trabajo, riesgo profesional o enfermedad profesional.
5. **Daño Permanente:** Alteración orgánica o funcional incurable, que impide a la gente de mar desempeñar cualquier clase de trabajo remunerado.
6. **Daño Temporal:** Incapacidad temporal de la gente de mar para realizar sus labores a consecuencia de un accidente de trabajo.
7. **Enfermedad Profesional:** Todo estado patológico, que se manifieste de manera súbita o por evolución lenta a consecuencia del proceso de trabajo, o debido a las condiciones en que éste se ejecute.
8. **Gente de Mar:** Es toda persona al servicio del armador o propietario a bordo del buque y que comparta los riesgos de la aventura de la mar y que sus funciones estén dirigidas a la navegación marítima comercial, operación, servicio y explotación económica del buque, plataforma o estructura de trabajo en el mar, de propiedad privada, con exclusión de los buques de guerra y las naves al servicio del Estado o de uso público.
9. **Imprudencia Profesional:** Es la omisión de la gente de mar de tomar precaución debido a la confianza que tenga en su pericia o habilidad para ejercer su oficio. También se considerará imprudencia profesional el incumplimiento manifiesto de las instrucciones del capitán o las normas de seguridad marítimas.
10. **Lesión:** Herida, golpe u otro detrimento corporal resultante de un accidente de trabajo.
11. **Riesgos Profesionales:** Los accidentes y las enfermedades a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador o su representante. También se entenderá como riesgo profesional toda lesión, enfermedad, perturbación funcional o agravación, que sufra posteriormente la gente de mar como consecuencia del accidente de trabajo o enfermedad profesional, de que haya sido víctima.
12. **Salario:** Es la remuneración, gratificación, bonificación, vacaciones y todo valor en dinero o en especie que reciba la gente de mar del armador o su representante, como retribución por sus servicios o con ocasión de estos.

13. **Salario Mensual:** Es el salario que percibe la gente de mar durante un mes de trabajo con el armador o su representante.
14. **Salario Anual:** Es el salario mensual multiplicado por doce (12) meses de trabajo o la sumatoria de los salarios percibidos durante los últimos 12 meses.
15. **Valor:** Medida cuantitativa registrada por un número; Coeficiente que describe la gravedad de un accidente; Porcentaje de imposibilidad de determinado miembro para realizar las labores habituales a bordo.
16. **Tabla de Compensación Mínima:** Baremo utilizado para la valoración de los daños a la salud ocurridos a la gente de mar como consecuencia de exposición a contingencias laborales.

ARTICULO TERCERO:

Todo accidente de trabajo o enfermedad profesional de la gente de mar que se produzca en la ejecución, con ocasión o por consecuencia del trabajo, aún fuera del área y horas de trabajo, serán considerados riesgos profesionales para los efectos de la presente Resolución.

ARTICULO CUARTO:

No se considerará accidente de trabajo para efectos de aplicación de la presente Resolución:

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

ARTICULO QUINTO:

Serán consideradas lesiones o enfermedades por riesgos profesionales de la gente de mar a bordo de las naves, las descritas a continuación, con los rangos o valores que correspondan a cada lesión, a saber:

CABEZA

LESIÓN	VALOR (%)
Herida Abierta con hueso visible no mayor de tres pulgadas sin daño cerebral	30
Herida Abierta con hueso visible mayor de tres pulgadas sin daño cerebral	75
Parálisis severa tanto de ambas extremidades superiores, como de las inferiores o una superior y una inferior	100
Parálisis Parcial que afecta a una extremidad produciendo dificultades moderadas al moverse y actividades de cuidado personal	65
Parálisis Parcial que afecta a una extremidad produciendo dificultad parcial en actividades de cuidado personal	25
Desorden mental severo o severos disturbios de la función del complejo cerebral o psico-neurosis post traumática laboral, la cual requiere ayuda y atención regular de tal modo que hace permanentemente imposible que el trabajador realice cualquier tarea.	100
Desorden mental moderado o disturbios moderados del funcionamiento cerebral, lo cual limita al trabajador a las actividades del vivir diario con algún cuidado dirigido o atención	65
Desorden o Disturbio mental parcial que requiera poca atención o ayuda y que interfiere a un grado menor con la capacidad laboral del reclamante	25
Déficit Mental incurable	100
Epilepsia Post traumática controlada	50
Epilepsia Post traumática con crisis frecuente	100
Síndrome Postconmocional	25
Afasia Grave	100
Distonía Leve a moderada	15
Anartria Leve a moderada	35

ROSTRO

LESIÓN	VALOR (%)
Desfiguramiento severo del rostro o cabeza de tal manera que haga al trabajador tan repulsivo que lo ponga en desventaja para asegurar o retener su empleo de modo que sea un permanente mal funcional	90
Desfiguramiento facial moderado incluyendo extirpación parcial de la nariz con grandes cicatrices en la cara o en la cabeza	70
Extirpación parcial de la nariz, o separación violenta o parcial del cuero cabelludo	50
Pérdida del Pabellón de la oreja con separación violenta o parcial del cuero cabelludo	35
Pérdida o deformación excesiva del pabellón de una oreja	20
Pérdida o deformación excesiva del pabellón de ambas orejas	35
Pérdida total de la fuerza para masticar y de la función de hablar	100
Moderada contracción de la mandíbula dando como resultado un moderado grado de dificultad al masticar y una moderada pérdida de la capacidad de expresión del habla	50
Pequeño desorden de masticación y de las funciones del habla debido a	20
heridas traumáticas de la mandíbula o los huesos de la mejilla	
Parálisis Facial Unilateral	15
Parálisis Facial Bilateral	25
Alteración de la sensibilidad de la cara por lesión del trigémino	5

OJOS

LESION	VALOR (%)
Ceguera parcial o total y pérdida permanente de la visión en ambos ojos	100
Ceguera total de un ojo y de cincuenta por ciento (50%) de la visión del otro ojo	75
Ceguera Total de un ojo	40
Pérdida del Cincuenta por ciento (50 %) de la visión de un ojo	25
Lagofthalmus	20
Ectropión	10
Epifora	10

Epífora Doble	20
Ptosis Parcial del párpado superior	10
Ptosis Total del párpado superior	25
Visión Doble	25
Vértigo Laberíntico	30

NARIZ Y BOCA

LESIÓN	VALOR (%)
Estrechez considerable de la nariz (ambos lados) con respiración dificultosa	20
Lesión permanente de los huesos nasales que interfieren parcialmente en el paso del aire	5
Pérdida del sentido de la audición de un oído	25
Lesiones en la lengua (amputación parcial o adherencia) o disfunción en el habla debido a lesiones en el paladar	40
Pérdida de tres dientes recuperados con prótesis	5
Pérdida de todas las piezas dentales	10
Pérdida del Sentido del olfato	10
Parálisis unilateral de las cuerdas vocales con dificultad para el habla	15

OÍDOS

LESIÓN	VALOR (%)
Trauma acústico total unilateral	25
Cofosis	60
Vértigo Traumático Severo	70

CUELLO

LESION	VALOR (%)
Herida en la garganta que necesite el uso de un tubo traqueal	60
Pérdida del habla debido a lesión de las cuerdas vocales	50
Rigidez total del cuello debido a fractura o dislocación de la columna cervical	35
Rigidez moderada o pérdida de las dos terceras (2/3) partes de la movilidad del cuello	25
Rigidez parcial del cuello o pérdida de un tercio (1/3) de su movilidad	10

TORAX-TRONCO-COLUMNA DORSO-LUMBAR

LESION	VALOR (%)
Fractura de cuatro (4) o más costillas teniendo como resultado una limitación severa de la expansión del tórax	55
Fractura de cuatro (4) o más costillas con neuralgia intercostal teniendo como resultado una moderada limitación de la expansión del tórax	30
Limitación parcial de la expansión del tórax debido a mal funcionamiento simple de las costillas o neuralgia intercostal	15
Fractura de la espina lumbar o dorsal teniendo como resultado una rigidez severa o total del tronco o pérdida total de la potencia de levantar objetos pesados	85
Rigidez moderada o dos tercios (2/3) de la movilidad o de la potencia para levantar del cuerpo	60
Rigidez parcial o un tercio (1/3) de pérdida de la movilidad o de la potencia para levantar del cuerpo	30
Lesión de la médula espinal de tal manera que haga imposible el caminar sin la ayuda de un par de muletas	100
Lesión de la médula espinal de tal manera que haga imposible el caminar con la ayuda de un par de muletas	100
Lesión de la médula espinal dando como resultado incontinencia para orinar y para defecar	100

ABDOMEN

LESION	VALOR (%)
Pérdida del bazo	20
Pérdida del riñón	40
Secuelas severas del deterioro de órganos internos del abdomen, que requiere ayuda y atención, lo cual obliga al trabajador a buscar un empleo lucrativo	100

Secuelas moderadas de desórdenes de órganos internos como efecto secundario de un trauma que de como resultado el deterioro de la nutrición, sensibilidad delicada, náuseas, vómitos, estreñimiento o diarrea	75
Secuelas o desórdenes leves de los órganos internos del abdomen dando como resultado mala nutrición, sensibilidad delicada y/o estreñimiento o diarrea	40
Hernia inguinal como resultado de un trauma o de grandes esfuerzos	15

PELVIS

LESION	VALOR (%)
Fractura del anillo de la pelvis de tal manera que imposibilite totalmente a la persona para trabajar	100
Fractura del anillo de la pelvis dando como resultado deformidad y claudicación en la marcha	60
Prótesis total de cadera con buen funcionamiento	10

ORGANOS GENITALES

LESION	VALOR (%)
Pérdida total del pene	60
Pérdida total de ambos testículos	60
Pérdida total de un testículo	15
Cicatrices en el pene o destrucción de partes del cuerpo cavernoso o uretra interfiriendo con la erección afectando marcadamente el coito	30
Pérdida de un seno	15
Prolapso de la uretra	50
Gran dificultad al orinar	20
Incontinencia urinaria	20
Ruptura y fistula permanente de la uretra	40

DIGITOS DE LA MANO

LESION	VALOR (%)
Pérdida total de un pulgar incluyendo el hueso del metacarpo	30
Pérdida total de un pulgar	25
Pérdida de la falange de un pulgar	12
Pérdida de la mitad de la falange distal del pulgar	8
Pérdida total de un dedo índice incluyendo el hueso del metacarpo	20
Pérdida total de un dedo índice	15
Pérdida total de un dedo medido, incluyendo el hueso del metacarpo	15
Pérdida total de un dedo medio	10
Pérdida total de un dedo anular incluyendo el hueso del metacarpo	10
Pérdida total de un dedo anular	10
Pérdida total de un dedo meñique incluyendo el hueso del metacarpo	8
Pérdida total de un meñique	5
Pérdida de dos o más dedos: compensación por pérdida o pérdida del uso de dos o más dedos o una o más falanges, de dos o más dedos de la mano que debe ser proporcional a la pérdida de la mano del mismo modo, pero no excederá la compensación ofrecida al perder la mano completa:	
• Pérdida de cinco dedos de una mano	
• Pérdida del pulgar, del dedo índice y de cualquiera de los dos de la misma mano	65
• Pérdida del pulgar y dedos índice, medio y anular	65
• Pérdida del pulgar y del dedo índice	65
• Pérdida de tres dedos de la misma mano, sin incluir el pulgar y el dedo índice	45
• Pérdida del dedo índice y cualquiera de los otros dedos de la misma mano, excluyendo el pulgar	35
• Pérdida de dos dedos de una mano, excluyendo al pulgar y al dedo índice	30
	45
	20
Pérdida de los diez dedos (ambas manos)	85
Pérdida de todos los dedos (una mano)	55

MANOS

LESION	VALOR (%)
Pérdida total del uso de ambas manos o amputación de ambas manos a la altura de las muñecas y mas arriba	100
Amputación de la mano en la coyuntura carpo-metacarpo	65
Amputación entre la muñeca y el codo	65
Secuelas de fractura radial con calda de los dígitos II a V por lo menos 2 cm desde la palma	18
Secuelas de fractura consolidada del radio con leves limitaciones funcionales	5
Anquilosis de la muñeca en posición funcional	10
Anquilosis de la muñeca en mala posición	15

BRAZO Y HOMBROS

LESION	VALOR (%)
Inhabilidad de girar el antebrazo (antebrazo en posición normal-supinación) palma de la mano hacia fuera)	20
Inhabilidad de girar el antebrazo (antebrazo en posición anormal-pronación)	25
Disturbio del ángulo normal de carga o debilidad de un brazo o antebrazo debido a deformidad por moderada atrofia muscular	15
Codo rígido a extensión o flexión total (un lado)	45
Codo rígido al correcto ángulo de flexión	35
Codo desgarrado	30
Pseudoartrosis del humero con parálisis radial o músculo espinal	45
Anquilosis de un hombro, con el omoplato móvil	40
Anquilosis de un hombro, con el omoplato rígido	45
Dislocación no reducida de un hombro	35
Ruptura del biceps o pseudoartrosis del humero, cerrada (un lado)	25
Inhabilidad de levantar el brazo a mas de la mitad desde la posición horizontal a la vertical	25
Anquilosis de la coyuntura del hombro no permitiendo que el brazo se levante sobre el nivel del hombro y/o fractura irreducible o defectuosos huesos de la unión del cuello	25

Parálisis total de ambas extremidades superiores	100
Parálisis total de una extremidad superior	80
Amputación de una extremidad superior en o sobre el codo	65
Cicatriz del tamaño de la palma en una extremidad	5
Perdida del miembro a nivel del brazo	65
Perdida del miembro superior a nivel del antebrazo con buena movilidad del codo	60

EXTREMIDADES INFERIORES

LESION	VALOR (%)
Perdida del dedo grande de un pie	12
Perdida de un dedo del pie que no sea el mayor	6
Perdida de los diez dedos (ambos pies)	60
Perdida del dedo grande mas un dedo del pie	15
Perdida de dos dedos, excluyendo el dedo mayor y el que esta a su lado	10
Perdida de tres dedos, excluyendo el dedo grande del pie	10
Perdida de tres dedos excluyendo el dedo grande del pie	15
Perdida de cuatro dedos excluyendo el dedo grande de un pie	25
Perdida del dedo grande y otros dos dedos del mismo pie	25
Perdida de los cinco dedos del pie	35
Perdida de ambos pies a la altura del tobillo o más arriba	100
Perdida de un pie a la altura del tobillo o más arriba	50
Depresión del arco de un pie dando como resultado un pie débil	10
Perdida de la mitad del metatarso de un pie	35
Perdida del metatarso completo o parte delantera del pie	40
Ruptura del tendón de Aquiles dando como resultado la incapacidad de una flexión activa o extensión activa del pie	25
Fractura maleolar con desplazamiento del pie	25
Fractura maleolar con desplazamiento del pie hacia adentro o hacia fuera	20
Inmovilidad total del tobillo en posición anormal	15
Inmovilidad total del tobillo en posición normal	10
Perdida total de una pierna o amputación en o sobre la rodilla	70

Tensión de una pierna y los ligamentos de la rodilla dando como resultado inestabilidad en la coyuntura	5
Rigidez de rodillas hacia dentro o hacia fuera	25
Pseudoartrosis de la rótula de la rodilla	10
Inmovilidad total de la rodilla en extensión total	20
Inmovilidad total de la rodilla en una fuerte flexión	40
Inmovilidad total de la articulación de la cadera en flexión del muslo	50
Inmovilidad total de la articulación de la cadera en la extensión total del muslo	40
Atrofia leve del músculo de la pierna en la pantorrilla sin una aparente reducción de la movilidad de la coyuntura o molestias en la línea de carga de peso	5
Akortamiento de la extensión de una extremidad inferior desde uno a tres centímetros, ya sea por lesión de la coyuntura o problemas en la línea de cargas de peso	10
Akortamiento de 3 a 6 cm, atrofia parcial de los músculos de la pantorrilla o del muslo	15
Akortamiento de 3 a 6cm, con atrofia parcial de los músculos de la pantorrilla o del muslo	15
Akortamiento de 3 a 6 cm, ya sea por la lesión en la coyuntura o problemas en articulación de carga de peso	20
Unión irregular de fractura con rigidez de la articulación	10
Reducción en la extensión del miembro de 6 a 9cm produciendo un defecto permanente	30
Unión irregular de fractura del muslo o pierna akortando la extensión de la misma de 6 a 9 cm	25
Hueso de una cadera sin unirse al fracturarse	80
Huesos de ambas caderas sin unirse al fracturarse	100
Parálisis de ambas extremidades inferiores	100
Parálisis de una extremidad inferior	75
Cicatriz del tamaño de la palma de la mano o mayor, en una extremidad	5

ARTICULO SEXTO:

Cualquier lesión producto de un accidente de trabajo, enfermedad profesional o riesgo profesional, no contemplada en el artículo quinto, estará sujeta a un cinco por ciento (5%), calculada según lo establece el artículo noveno de la presente Resolución

ARTICULO SEPTIMO:

En caso de riesgo profesional el armador o su representante quedará obligado a facilitar a la gente de mar, hasta cuando éste fallezca, o se halle completamente restablecido o por dictamen médico se le declare incapacitado permanentemente:

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

ARTICULO OCTAVO:

La asistencia a la gente de mar correrá a cargo del armador o su representante hasta la curación del enfermo, herido o hasta que se compruebe el carácter permanente o la incapacidad del mismo.

ARTICULO NOVENO:

La forma de pago de la presente Tabla de Compensación, será calculada en base al salario anual multiplicado por el valor porcentual asignado a cada lesión.

Si las partes acuerdan en el contrato de enrolamiento una compensación, por lesiones o enfermedades por riesgos profesionales, se aplicara a la gente de mar aquella según el Acuerdo.

ARTICULO DECIMO:

La forma de pago de la presente Tabla de Compensación, será hecha efectiva conforme a los usos y costumbres del transporte marítimo, por el armador o su representante, cubierto por su asegurador o Club de Protección e Indemnización (P&I Club), previa comprobación del accidente, y el pago de la misma se hará en base a la cobertura asumida por el armador.

ARTÍCULO DECIMO PRIMERO: La suma máxima a pagar será de cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$50,000.00) por accidente de trabajo.

Una vez se pague el reclamo presentado por la gente de mar de conformidad con la presente Resolución, el tripulante no tendrá ningún reclamo adicional ante otras instancias judiciales por el mismo accidente por la cual recibió la compensación.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO: Cuando el riesgo profesional o accidente de trabajo produjere la muerte de la gente de mar o la muerte sobreviniese como consecuencia del riesgo profesional o accidente de trabajo, la suma pagar será de siete mil quinientos dólares de los Estados Unidos de América (US\$7,500.00) por cada hijo menor de dieciocho (18) años hasta un máximo de cuatro (4) hijos, y el excedente a la cónyuge legal o sus hijos sobrevivientes.

ARTICULO DECIMO TERCERO: La gente de mar que realiza labores en naves de servicio interior, quedará cubierta por el régimen del Seguro Social de Panamá y a la legislación sobre riesgos profesionales.

ARTICULO DECIMO CUARTO: La presente Resolución comenzará a regir a partir de su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la República de Panamá.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998.

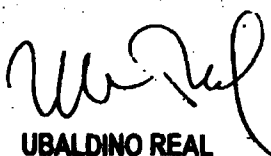
Decreto Ley No. 8 de 26 de febrero de 1998.

Decreto de Gabinete No. 41 de 26 de febrero de 1971.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CÚMPLASE

Dado en la Ciudad de Panamá, a los veinticuatro días, del mes de noviembre del año dos mil cinco (2005).

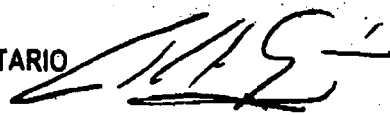
EL PRESIDENTE



UBALDINO REAL

MINISTRO DE LA PRESIDENCIA

EL SECRETARIO



CARLOS RAÚL MORENO

**ADMINISTRADOR ENCARGADO DE LA
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ**