

SOBRE EL DERECHO DE LA GENTE DE MAR A ACUDIR A LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS POR RECLAMOS SALARIALES



Rosa María Aguirre Donadío
Abogada, Panamá
rmleglaguirre@gmail.com

RESUMEN

El artículo 77 de la Constitución Nacional de la República de Panamá establece que "Todas las controversias que originen las relaciones entre el capital y el trabajo, quedan sometidas a la jurisdicción del trabajo, que se ejercerá de conformidad con lo dispuesto por la Ley". Evidentemente, la intención del legislador al redactar el artículo precedente fue la de garantizar que los conflictos laborales fuesen de conocimiento de los tribunales de trabajo, siendo la jurisdicción del trabajo la más especializada en ese momento. Pero recordemos que el contenido del actual artículo 77 ya existía en la Constitución Nacional de 1972 y que diez años después, en 1982, se crea una jurisdicción aún más especializada: la Jurisdicción Marítima.

Hoy en día, la Jurisdicción Especial Marítima posee su propio cuerpo de leyes sustantivas y procedimentales, así como Tribunales de Primera Instancia y de Apelación. Si sabemos que el derecho es una ciencia en permanente cambio y evolución, que se adapta para regular las transformaciones producto del paso del tiempo, valdría la pena preguntarse si ya es hora de modificar el art. 77 de la Constitución Nacional para permitir que la Jurisdicción Marítima asuma el rol protagónico que como jurisdicción especialísima le corresponde.

Palabras Clave: Jurisdicción marítima, jurisdicción del trabajo, procedimiento especial marítimo, reclamaciones salariales, gente de mar.

ON THE RIGHT OF SEAFARERS TO ATTEND THE MARITIME COURTS BY WAGE CLAIMS

ABSTRACT

Article 77 of the Panamanian National Constitution establishes that: "All disputes arising in relations between capital and labor are subject to the labour jurisdiction, which shall be exercised in accordance with the provisions of Law." Obviously, the intention of the legislature in drafting this article was to ensure that labor disputes were knowledge of the labour courts, because labor courts were the most specialized at that time. But remember that the current article 77 already existed in the National Constitution of 1972 and ten years later, in 1982, an even more specialized jurisdiction is created: The Maritime Jurisdiction. Today, the Special Maritime Jurisdiction has its own body of substantive and procedural laws and courts of first instance and appeal. If we know that law is a

science in constant evolution, which is adapted to regulate changes over time, it is worth asking whether it is time to modify the article 77 of our National Constitution to allow maritime jurisdiction assume the leading role as very special jurisdiction its belongs.

Keywords: Maritime jurisdiction, labour jurisdiction, special maritime procedure, wage claims

INTRODUCCIÓN

Todo trabajo realizado tiene derecho a ser remunerado. Esta es una premisa mundialmente reconocida, sin embargo en algunas ocasiones, las mismas leyes que se suponen deberían defender y promover este derecho, lo dificultan y minimizan.

Este es el caso del artículo 77 de la Constitución Nacional de la República de Panamá, el cual textualmente establece lo siguiente:

“Art. 77: “Todas las controversias que originen las relaciones entre el capital y el trabajo, quedan sometidas a la jurisdicción del trabajo, que se ejercerá de conformidad con lo dispuesto por la Ley.”

No dudamos que la intención del legislador al redactar el artículo precedente fue la de garantizar que los conflictos laborales fuesen de conocimiento exclusivo de la jurisdicción especializada para ello en ese momento, la laboral, excluyéndolos del ámbito de la justicia civil ordinaria. Pero esto fue hace mucho tiempo. Recordemos que el contenido del artículo 77 ya existía, con idéntica redacción, en el artículo 72 de la Constitución Nacional de 1972.

La Jurisdicción Marítima de Panamá, creada en el año de 1982, diez años después de la Constitución de 1972, es un ejemplo de cómo, con el devenir del tiempo, el derecho se ha ido especializando cada vez más, creándose jurisdicciones específicas para ciertas actividades que por su importancia dentro de la economía social del país requieren de un tratamiento diferenciado. Hoy en día, la Jurisdicción Especial Marítima posee su propio cuerpo de leyes sustantivas y adjetivas o

procedimentales, así como tribunales altamente versados en el tema marítimo y, recientemente, tribunales de apelación exclusivamente marítimos.

La Ley 8 de 1982, reformada por la Ley 11 de 1986 y por la Ley 12 de 2009, es la Ley de Procedimiento Marítimo Panameño, y en ella se establece en el artículo 2 lo que a continuación transcribimos:

Art 2: "La justicia en materia marítima se ejercerá:

1-Por los Tribunales Marítimos.

2- Por la Corte de Apelaciones Marítimas.

3-Por los Tribunales de Arbitraje...".

Y en el artículo 3 de la misma Ley 8 de 1982, texto único, se resalta que sobre estos temas, en Primera Instancia, la competencia la tienen los tribunales marítimos. No obstante, en cumplimiento de la norma constitucional suprema, el artículo 21 de la Ley 8 de 1982 explica:

Art. 21: "Según lo dispuesto en la Constitución Nacional, las acciones que surjan de las disposiciones de la legislación laboral de la República de Panamá son de competencia privativa de los tribunales laborales panameños. Sin embargo, las acciones civiles que surjan para reclamar el resarcimiento de los daños o perjuicios enmarcados en los supuestos contemplados en el artículo 19, serán de competencia de los tribunales marítimos cuando las mismas ocurran como consecuencia de un accidente de trabajo causado por dolo, culpa o negligencia del empleador o de un tercero".

El artículo 19 al que se hace referencia es el que estatuye que los tribunales marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos y en las del Canal de Panamá; así como también las que ocurran fuera del ámbito territorial antes señalado en los casos taxativamente descritos en dicho artículo.

A causa del artículo 21 antes mencionado, las demandas derivadas del incumplimiento de la relación contractual de trabajo en el ámbito marítimo son actualmente de competencia de las Juntas

de Conciliación y Decisión del Ministerio de Trabajo y Bienestar Laboral y de los Juzgados Seccionales de Trabajo.

Es muy probable que los jueces y abogados que se desempeñan en la jurisdicción del trabajo tengan un amplio conocimiento en materia laboral, pero muy pocos de ellos tienen realmente un adecuado entendimiento y experiencia en el área del negocio marítimo. La vida y trabajo en el mar es muy diferente a la vida y trabajo en tierra. Son diferencias no tanto de espacio o de ámbito geográfico como de costumbres, rutinas y faenas; de convivencia y de horarios de trabajo.

Cuando un marino (gente de mar) está a bordo de un buque en alta mar, los días no suelen diferenciarse unos de otros y su día libre semanal, generalmente, es trabajado pero con la gratificación de obtener otro día compensatorio libre y remunerado cuando sea más apropiado.

Se trata de una cultura diferente, no regionalista sino internacional; y aun cuando no pongo en duda el buen criterio de los profesionales del derecho del trabajo, considero que sería más beneficioso y ventajoso para la gente de mar que sus conflictos de índole contractual fuesen de conocimiento de expertos especializados en el tema específico y en el derecho marítimo en general.

Ante esta situación, nos preguntamos, ¿por qué, hasta el presente momento, nadie ha hecho nada al respecto? ¿Por qué se ha permitido que se vulneren tan evidentemente los derechos de la gente de mar en Panamá, en lo que respecta a la reclamación legal de sus salarios?

Hace unos años se presentó una propuesta de reformas a la Constitución Nacional la cual no prosperó; pero no creo que el artículo 77 haya sido incluido entre las solicitudes de reformas.

Es importante señalar que al no permitir que los marinos que trabajan a bordo de buques panameños puedan recurrir a los Tribunales Marítimos de Panamá para reclamar sus derechos derivados del contrato, los estamos privando del acceso al crédito marítimo privilegiado, consagrado en nuestra Ley de Comercio Marítimo, la Ley 55 de 6 de agosto 2008, la cual, específicamente en los

artículos 244 y 247, que corresponden al Capítulo II "sobre Los Créditos Privilegiados sobre la Nave y el Flete", establece lo siguiente:

"Art.244: "Tendrán privilegio sobre la nave y concurrirán sobre su precio en el orden que expresa el presente artículo, los créditos siguientes:

1. Los gastos judiciales causados en el interés común de los acreedores marítimos.
 2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y de salvamento debidos por el último viaje.
 - 3. Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al Capitán y a individuos de la tripulación por el último viaje.**
 4. La hipoteca naval.
 5. Los créditos a favor del Estado Panameño en concepto de tasas e impuestos"
- (El resaltado es nuestro).

En el artículo 247 referente a los privilegios contra el flete, los reclamos por salarios no pagados a la tripulación ocupan el tercer lugar en cuanto al orden de prelación.

La importancia y ventaja del crédito marítimo privilegiado la encontramos en el artículo 239 del Capítulo I del Título IV de la Ley 55 de 2008, la cual dice así:

"Art. 239: Los créditos que conforme a las disposiciones de este título, afecten la nave, el flete o la carga, serán pagados con el precio de ellos de preferencia a cualquier otro privilegio general o especial sobre muebles y en el orden que los enumera el capítulo respectivo".

La situación creada por el contenido del artículo 77 de la Constitución Nacional impide que la gente de mar pueda reclamar sus derechos contractuales por impago de salarios ante la jurisdicción especializada marítima, por lo que los estamos privando de hacer efectiva su reclamación a través de la vía del crédito marítimo privilegiado en el cual el reclamo por los salarios del último viaje se encuentra en un lugar por encima de la hipoteca naval en lo que se refiere al orden de prelación de créditos, lo que pudiese significar para la gente de mar una mayor probabilidad de recuperar el dinero no pagado oportunamente, de una forma rápida y eficaz.

Pensando en la manera de actualizar nuestra Carta Magna sobre este tema, yo propondría una simple adición al texto del artículo 77 de nuestra actual Constitución Nacional, de forma que el mencionado artículo quede de la siguiente manera:

“Todas las controversias que originen las reclamaciones entre el capital y el trabajo, quedan sometidas a la jurisdicción del trabajo que se ejercerá de conformidad con lo dispuesto por la Ley; **excepto en los casos en que exista una jurisdicción aún más especializada que garantice un mejor manejo del conflicto planteado**”. (El resaltado es nuestro).

Tal vez se podría alegar que con esta modificación se recargarían los tribunales marítimos y a quienes argumenten tal cosa, les contestaría que dicha supuesta recarga no duraría mucho tiempo debido a que para el año 2017 entrará en vigor la primera enmienda del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006), fruto del acuerdo tripartito (Gobierno, trabajadores y empleadores) según la cual cada administración marítima que haya ratificado este convenio internacional deberá exigir a los armadores de los buques abanderados en sus respectivos registros una garantía financiera para hacer frente a las consecuencias económicas, no sólo en concepto de la repatriación de la gente de mar, sino también en concepto del no pago de salarios por dos meses o más y por la falta de suministro de víveres a la tripulación.

De entrar en vigor la enmienda antes mencionada serían muchos menos los casos de reclamaciones por incumplimientos contractuales originados por el impago salarial, quedando prácticamente limitadas a la navegación interior las demandas que se presenten a los juzgados. Lógicamente, siempre habrán casos en que no será tan transparente la situación y la demanda de incumplimiento requerirá de ser tramitada ante los tribunales de justicia, los cuales, si logramos hacer realidad la reforma al artículo 77 de la Constitución Nacional de Panamá, serán los tribunales de la jurisdicción marítima los competentes, con lo que estaríamos garantizando a los tripulan-

tes de nuestro registro un trato justo, ágil y experimentado, con derecho al privilegio marítimo que hasta entonces les había sido negado.

En realidad, esta negación al acceso al crédito marítimo es más de uso que de derecho, ya que aun cuando el caso sea de conocimiento de los tribunales de trabajo, los mismos requerirán de la asistencia del tribunal marítimo para llevar a cabo el secuestro del buque, por mandato del artículo 19 de la Ley 8 de 1982, que le da la exclusividad en el área del comercio, transporte y tráfico marítimo a los Tribunales Marítimos de Panamá.

Siendo así, la resultante es una paradoja, ya que no se utiliza a los juzgados marítimos desde un principio, pero si se decide secuestrar al buque para garantizar el resultado del proceso, tendrán que recurrir a la jurisdicción marítima y sólo entonces tendrían acceso al crédito marítimo privilegiado. Por lo tanto, este trámite innecesario, doble y complicado, no sólo es desconocido por la mayoría de los marinos, sino que además, ocasiona una demora absurda en la acción de la justicia requerida. Y como dice un refrán: "una justicia tardía no es justicia".

En derecho comparado, de acuerdo a lo conversado con nuestro profesor y amigo, el Dr. José María Alcántara, en España, cuya Constitución Nacional de 1978 deriva de la misma fuente que la nuestra, «no se reconoce la existencia de una jurisdicción especial marítima, por razón del Principio de Unidad Jurisdiccional. En el Reino de España, sólo existen tres jurisdicciones: la Civil, la Contencioso-Administrativa y la Militar. Dentro de la Jurisdicción Civil hay juzgados especializados en: de lo mercantil, de lo penal, de familia y de lo social».

Los asuntos de derecho marítimo (no laborales) van a los juzgados de lo mercantil. Los asuntos o casos de índole laboral marítima van a los juzgados de lo social, como todos los demás casos laborales. En estos Juzgados de lo social tienen un procedimiento básico muy semejante al ordinario civil pero hay una fase de conciliación de gran importancia.

Analizando la información suministrada, podemos ver que en apariencia, la situación española resulta similar a la panameña en cuanto a que los conflictos laborales marítimos de origen contractual son de conocimiento de juzgados no especializados en lo marítimo; sin embargo, esto es sólo una apreciación apresurada ya que existe una diferencia fundamental que consiste en el hecho de que en España no hay y por tanto no se reconoce, una jurisdicción especial marítima. Muy por el contrario, en Panamá sí existe una Jurisdicción Especial Marítima, la cual cuenta con normas exclusivas para esta jurisdicción y unos tribunales de primera instancia y de apelación, también exclusivos para ella. En este sentido, lo correcto sería que los asuntos conflictivos de origen contractual sean siempre de conocimiento de la jurisdicción especializada en lo marítimo para beneficio de toda la gente de mar.

Como ejemplo de lo antes afirmado, podemos citar el artículo 17 de la Ley 55 sobre Comercio Marítimo, que dice así:

“Art. 17: Las ventas judiciales de las naves se harán de conformidad con las formalidades prescritas para el derecho procesal marítimo...”.

Esta aseveración, aunque simple, nos da a entender que los procedimientos que deben predominar son los marítimos y que los afectados al no hacerlo así son nuestros marinos panameños quienes no pueden disfrutar de los privilegios y beneficios que trae consigo el poseer una legislación especializada, con jueces y abogados idóneos y con experiencia en los asuntos vinculados a la gran aventura del mar.

Para finalizar, deseo resaltar que así como el derecho debe ir siempre en progreso, hacia delante, acomodándose y regulando los cambios que en diferentes facetas de la vida se vayan presentando, con la finalidad de garantizar la justicia y la seguridad a todos los ciudadanos de un territorio dado, así mismo, nuestras mentes deben evolucionar para permitir que lo que ya no funciona bien, sea reemplazado por aquello que pueda dar un mejor resultado; en otras palabras, que una nor-

mativa, aun cuando sea una norma constitucional, pueda ser modificada y actualizada si con ello se brinda una mejor cobertura y protección a los derechos de aquellos que han de verse afectados por las disposiciones de dicha norma.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Constitución Nacional de la República de Panamá (1971). Texto original sin reformas.

Texto único de la Constitución Nacional de la República de Panamá de 2004.

LEY No.8 de 30 de marzo de 1982, reformado por la Ley 11 de 23 de mayo de 1986 y por la Ley 12 de 23 de enero de 2009.

GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: *Curso de Derecho Marítimo Internacional*. Editorial Marcial Pons. Madrid, España.

Alcántara, José María (s/f) Entrevista personal. Catedrático español, autor y árbitro internacional.

Fecha de recepción:	25 de agosto de 2015
Fecha de revisión:	15 de septiembre de 2015
Fecha de aceptación:	2 de noviembre de 2015