Asamblea Nacional

Secretaría General

TRÁMITE LEGISLATIVO
2019-2020

ANTEPROYECTO DE LEY: **120**

PROYECTO DE LEY: **094**

LEY:

GACETA OFICIAL:

TÍTULO: **QUE MODIFICA LA LEY 65 DE 2008, GENERAL DE PUERTOS DE PANAMA.**

FECHA DE PRESENTACIÓN: **14 DE AGOSTO DE 2019.**

PROPONENTE: **H.H.D.D. JAIRO SALAZAR Y ZULAY RODRIGUEZ.**

COMISIÓN: **TRABAJO, SALUD Y DESARROLLO SOCIAL.**

14/8/19
5:25 p

Panamá, 6 de agosto de 2019.

Honorable Diputado
MARCOS CASTILLERO
Presidente
Asamblea Nacional

Respetado señor Presidente:

En ejercicio de la iniciativa legislativa consagrada en la Constitución Política de la República y en el artículo 108 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno de la Asamblea Nacional, actuando en mi condición de Diputado de la República presento para su consideración el Anteproyecto de Ley **"Que modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá",** El cual merece la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

En los comienzos de la era humana lo único que preocupaba a los primitivos pobladores era producir los alimentos y los elementos necesarios para sobrevivir, En la medida en que se incrementó la economía de escala en la producción de bienes, fue necesario mover mayores cantidades de artículos y hacerlas llegar a lejanos lugares. Desde esa época el transporte marítimo es por excelencia el medio para trasladar mercancías entre sitios remotos y ha definido la regulación y normatividad de los demás medios de transporte, que en mayor o menor medida las han imitado o adaptado. Los principales hitos en el transporte marítimo han sido el descubrimiento del nuevo mundo en 1.492, la inauguración del Canal de Suez en 1.869, el Canal de Panamá en 1.914, la aplicación del contenedor al transporte marítimo en 1.956 y el inicio de la era de los mega-porta-contenedores en el año 2.006.

La franja costera de Panamá ha influido de manera importante en el tráfico comercial entre los océanos Pacífico y Atlántico, generando una mayor y mejor distribución de los servicios que pueden proveer para la carga de contenedores, granel, líquida y general, así como a los pasajeros en las terminales de cruceros, convirtiéndose en uno de los centros más importantes de transbordo. Asimismo, se ha desarrollado una importante red de puertos nacionales dedicados a una amplia diversidad de actividades que benefician tanto el mercado local como internacional.

Los puertos panameños dentro del Sistema Portuario Nacional (SPN) se dividen en dos grupos: puertos privados y puertos estatales. Los puertos privados han sido otorgados a operadores portuarios luego de un proceso de privatización de algunos puertos estatales (concesión). Mientras que los puertos nacionales siguen operados por el Estado bajo la administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) proporcionando servicios de atraque y afines para los usuarios locales y de cabotaje.

El territorio panameño posee varios puertos de contenedores que sirven principalmente a la Costa Este de América del Norte y Sur, así como el Caribe, entre ellos se encuentran los 5 más importantes de la nación:

1. Puerto de Balboa
2. Panamá International Terminal (PSA), creado en al año de 2007 e inicia actividades en diciembre de 2010.
3. Manzanillo International Terminal (MIT), inicia actividades en abril del año 1995.
4. Cristóbal- Panamá Ports Company (PPC), opera des el año 1997.
5. Colon Container Terminal (CCT), opera desde el año 1997.

Estos puertos han venido operando en nuestro país por muchos años, pero los trabajadores que son los que en verdad hacer operable dichos puertos no reciben una remuneración acorde con sus importantes funciones, podemos enfocar que es muy rentable para estos puertos la administración dada en concesión por Estado. Otro gran inconveniente es la tercerización que existe en la contratación de empresas para realizar trabajos específicos, lo que en este caso es una mala práctica, lo que conlleva a un problema aún mayor, y es que al suscitarse un accidente laboral la empresa administradora del puerto no tiene responsabilidad alguna y la persona accidentada no recibe el respaldo necesario, es por esta importante razón que pretendemos dar responsabilidad a la empresa administradora del puerto y también sean ellos los que puedan responder ante los accidentes laborables.

Por lo antes expuesto solicito que se le dé el trámite legislativo correspondiente a este anteproyecto de ley que busca garantizar los derechos de los trabajadores de los puertos cuya administración y operación ha sido concesionada por el Estado por un periodo determinado.

JAIRO SALAZAR RAMÍREZ

Diputado de la República
Circuito 3-1

ANTEPROYECTO DE LEY

(De 5 de agosto de 2019)

Que modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá.

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. Se adiciona el artículo 75-A a la ley 56 de 2008, así:

> **Artículo 75-A.** El pago por hora a los trabajadores de los puertos cuya administración y operación ha sido concesionada por el Estado por un periodo determinado será como mínimo de USD 5.25 (dólares americanos), y se deberá considerar un aumento cada tres años, todos los trabajadores de estos puertos gozaran de los beneficios y protecciones que contempla el Código de Trabajo.

Artículo 2. Se adiciona el artículo 106-A a la Ley 56 de 2008, así:

> **Artículo0 106-A.** Se permite la tercerización en contratación de empresas para realizar trabajos específicos por parte de la empresa administradora del puerto, pero ésta será solidariamente responsable de las obligaciones adquiridas por un accidente laboral de algún trabajador acaecido en el ejercicio de sus funciones o, por cualquier otro beneficio señalado en el Código Laboral dejado de percibir por el trabajador.

Artículo 3. Esta ley adiciona los artículos 75-A y 106-A a la Ley 56 de 6 de agosto de 2008.

Artículo 4. Esta ley comenzará a regir el día siguiente al de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Presentado para la consideración de la Asamblea Nacional, a los 5 días del mes de agosto de 2019, por el Honorable Diputado Jairo Salazar Ramírez.

ASAMBLEA NACIONAL
Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social

H.D. CRISPIANO ADAMES NAVARRO
Presidente

Teléfono: 512-8300, ext. 8831 / 8102

Panamá, 3 de septiembre de 2019

5/09/19
7:3+v

Honorable Diputado
MARCO CASTILLERO
Presidente Asamblea Nacional
E. S. D.

Respetado Señor Presidente:

Debidamente analizado y prohijado por la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social en reunión efectuada el 3 de septiembre de 2019, en el Auditorio Carlos "Titi" Alvarado de la Asamblea Nacional, le remitimos para los trámites correspondientes el Proyecto de Ley "Que modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá.", que corresponde al **Anteproyecto de Ley 120,** originalmente presentado por la H.D. Zulay Rodríguez L. y el H.D. Jairo Salazar.

En virtud de lo dispuesto en el Artículo 109 del Reglamento Interno, le solicito se sirva impartir las instrucciones de rigor, con el objeto de que el citado Proyecto sea sometido próximamente a Primer Debate.

Atentamente,

H.D. CRISPIANO ADAMES NAVARRO
Presidente de la Comisión de
Trabajo, Salud y Desarrollo Social

4/9/19
7:37 p

EXPOSICION DE MOTIVOS

En los comienzos de la era humana lo único que preocupaba a los primitivos pobladores era producir los alimentos y los elementos necesarios para sobrevivir, En la medida en que se incrementó la economía de escala en la producción de bienes, fue necesario mover mayores cantidades de artículos y hacerlas llegar a lejanos lugares. Desde esa época el transporte marítimo es por excelencia el medio para trasladar mercancías entre sitios remotos y ha definido la regulación y normatividad de los demás medios de transporte, que en mayor o menor medida las han imitado o adaptado. Los principales hitos en el transporte marítimo han sido el descubrimiento del nuevo mundo en 1.492, la inauguración del Canal de Suez en 1.869, el Canal de Panamá en 1.914, la aplicación del contenedor al transporte marítimo en 1.956 y el inicio de la era de los mega-porta-contenedores en el año 2.006.

La franja costera de Panamá ha influido de manera importante en el tráfico comercial entre los océanos Pacífico y Atlántico, generando una mayor y mejor distribución de los servicios que pueden proveer para la carga de contenedores, granel, líquida y general, así como a los pasajeros en las terminales de cruceros, convirtiéndose en uno de los centros más importantes de transbordo. Asimismo, se ha desarrollado una importante red de puertos nacionales dedicados a una amplia diversidad de actividades que benefician tanto el mercado local como internacional.

Los puertos panameños dentro del Sistema Portuario Nacional (SPN) se dividen en dos grupos: puertos privados y puertos estatales. Los puertos privados han sido otorgados a operadores portuarios luego de un proceso de privatización de algunos puertos estatales (concesión). Mientras que los puertos nacionales siguen operados por el Estado bajo la administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) proporcionando servicios de atraque y afines para los usuarios locales y de cobataje.

El territorio panameño posee varios puertos de contenedores que sirven principalmente a la Costa Este de América del Norte y Sur, así como el Caribe, entre ellos se encuentran los 5 más importantes de la nación:

1. Puerto de Balboa
2. Panamá Intenational Terminal (PSA), creado en al año de 2007 e inicia actividades en diciembre de 2010.
3. Manzanillo Intenational Terminal (MIT), inicia actividades en abril del año 1995.
4. Cristóbal-Panamá Ports Company (PPC), opera desde el año 1997.
5. Colon Container Terminal (CCT), opera desde el año 1997.

Estos puertos han venido operando en nuestro país por muchos años, pero los trabajadores que son los que en verdad hacer operable dichos puertos no reciben una remuneración acorde con sus importantes funciones, podemos enfocar que es muy rentable para estos puertos la administración dada en concesión por Estado. Otro gran inconveniente es la tercerización que existe en la contratación de empresas para realizar trabajos específicos, lo que en este caso es una mala práctica, lo que conlleva a un problema aún mayor, y es que al suscitarse un accidente laboral la empresa administradora del puerto no tiene responsabilidad alguna y la persona accidentada no recibe el respaldo necesario, es por esta importante razón que

pretendemos dar responsabilidad a la empresa administradora del puerto y también sean ellos los que puedan responder ante los accidentes laborables.

Por lo antes expuesto solicito que se le dé el trámite legislativo correspondiente a este anteproyecto de ley que busca garantizar los derechos de los trabajadores de los puertos cuya administración y operación ha sido concesionada por el Estado por un periodo determinado.

PROYECTO DE LEY

(De de de 2019)

Que modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá.

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

9/9/19
7:34 pm

Artículo 1. Se adiciona el artículo 75-A a la ley 56 de 2008, así:

Artículo 75-A. El pago por hora a los trabajadores de los puertos cuya administración y operación ha sido concesionada por el Estado por un periodo determinado será como mínimo de USD 5.25 (dólares americanos), y se deberá considerar un aumento cada tres años, todos los trabajadores de estos puertos gozaran de los beneficios y protecciones que contempla el Código de Trabajo.

Artículo 2. Se adiciona el artículo 106-A a la Ley 56 de 2008, así:

Artículo 106-A. Se permite la tercerización en contratación de empresas para realizar trabajos específicos por parte de la empresa administradora del puerto, pero ésta será solidariamente responsable de las obligaciones adquiridas por un accidente laboral de algún trabajador acaecido en el ejercicio de sus funciones o, por cualquier otro beneficio señalado en el Código Laboral dejado de percibir por el trabajador.

Artículo 3. Esta ley adiciona los artículos 75-A y 106-A a la Ley 56 de 6 de agosto de 2008.

Artículo 4. Esta ley comenzará a regir el día siguiente al de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Propuesto a la consideración de la Asamblea Nacional, hoy 3 de septiembre de 2019.

POR LA COMISIÓN DE TRABAJO, SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

HD.CRISPIANO ADAMES NAVARRO
Presidente

HD. JUAN ESQUIVEL
Vicepresidente

HD. ABEL BEKER
Secretario

HD. MARIANO LÓPEZ
Comisionado

HD. VÍCTOR CASTILLO
Comisionado

HD. FATIMA AGRAZAL
Comisionada

HD. ARNULFO DÍAZ
Comisionado

HD. PEDRO TORRES
Comisionado

HD. RAÚL FERNÁNDEZ
Comisionado

INFORME

Que rinde la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social sobre el primer debate del Proyecto de Ley No.94, **"Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"**

ASAMBLEA NACIONAL
SECRETARÍA GENERAL
Presentación 15/2/2021
Hora 12:18 p
A Debate
A Votación
Aprobada ____ Votos
Rechazada ____ Votos
Abstención ____ Votos

Panamá, 11 de febrero de 2021.

Honorable Diputado
Marcos Castillero
Presidente de la Asamblea Nacional
E. S. D.

Estimado Señor Presidente:

La Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 139 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno de la Asamblea Nacional, rinde el informe correspondiente al primer debate del Proyecto de Ley 94, **"Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"**

I. INICIATIVA LEGISLATIVA Y ANTECEDENTES

El Proyecto de Ley No. 94 "Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá, fue presentado al Pleno de la Asamblea Nacional, el día 14 de agosto de 2019, por los diputados Jairo Salazar y Zulay Rodríguez, en virtud de la potestad que le confiere el Artículo 108 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno de la Asamblea Nacional.

El mismo fue calificado y asignado a la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social, donde fue remitido como Anteproyecto No.120.

Debidamente analizado y prohijado por la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social en reunión efectuada el 3 de septiembre de 2019, fue devuelto al Pleno de la Asamblea Nacional para luego convertirse en Proyecto de Ley 094, "Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"

Existe en nuestra legislación la Ley 56 de 6 de agosto de 2008, General de puertos de Panamá, que tiene como objetivo establecer las normas rectoras de las actividades de los puertos e instalaciones marítimas que existen o se construyan en el país, el uso de bienes otorgados en concesión y la prestación de servicios marítimos sean de naturaleza pública o privada.

Los puertos panameños dentro del sistema portuario nacional se dividen en dos grupos: 1. puertos privados y 2. puertos estatales.

Los puertos privados han sido otorgados a operadores portuarios luego de un proceso de privatización de algunos puertos estatales (concesión), mientras que los puertos estatales siguen operados por el Estado, bajo la administración la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) proporcionando servicios de atraque y afines para los usuarios locales y de cabotaje.

El territorio panameño posee varios puertos de contenedores que sirven principalmente a la Costa Este de América del Norte y Sur, así como el caribe, entre ellos se encuentran los cinco más importantes de la nación:

1. Puerto Balboa.
2. Panamá Internacional terminal (PSA), creado en el año 2007 e inicia actividades en diciembre de 2010.
3. Manzanillo Internacional Terminal (MIT), inicia actividad en abril del año 1995.
4. Cristóbal –Panamá Ports Company (PPC) opera desde el año 1997.
5. Colon Container Terminal (CCT) opera desde el año 1995.

II. OBJETIVO DEL PROYECTO.

El objetivo de la iniciativa legislativa es garantizar los derechos de los trabajadores de los puertos cuya administración y operación ha sido concesionada por el Estado por un periodo determinado y buscar una remuneración acorde con sus importantes funciones dentro de los puertos.

III. EL PRIMER DEBATE.

En la sesión ordinaria del día 11 de febrero de 2021, de la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social, se reunió en el salón Auditorio Carlos "Titi" Alvarado, ubicado en el edificio nuevo, a las diez y treinta y tres minutos de la mañana. (10:33 am.), se dio inicio a la discusión en Primer Debate del Proyecto de Ley 94, **"Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"**

Estuvieron presentes los Honorables Diputados Víctor Castillo Presidente, Juan Esquivel Vicepresidente, Mariano López Secretario, Crispiano AdamesHugo Méndez, Arnulfo Díaz, Hugo Méndez y Ana Giselle Rosas, una vez confirmado el quórum, el Presidente de la Comisión, realizó la apertura del debate para la discusión de este Proyecto de Ley 94

Durante todos los debates se contó con la participación de: Licenciada Cristal Lawson por parte del Ministerio de Trabajo; la Licenciada Flor Pitty Directora General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, por parte de la Autoridad Marítima de Panamá; Bruno Tomas por parte del Sindicato Industrial de Trabajadores del Transporte por vías acuáticas y afines de Panamá (SITRAVAAP).

Primeramente, se le concedió la palabra al Honorable Jairo Salazar, proponente del proyecto, quien reafirmó la necesidad de hacerle justicia social a los trabajadores de los puertos, ya que no resisten más y que lo ideal es un salario base para estos trabajadores.

Señaló que no es justo que unos trabajadores ganen más que otros haciendo la misma labor y que aún en medio de pandemia los puertos no han parado en su labor, por lo que pide justicia para ellos, por lo que pide respetuosamente a la comisión que se parta de un salario base para que estos trabajadores tengan un salario digno.

En este sentido, se concedió cortesía de sala a los interesados por espacio de cinco minutos, por lo que se les escuchó a fin de ser evaluadas la viabilidad de sus propuestas.

Primeramente, Flor Piti de la Autoridad Marítima de Panamá indicó que la Ley de Puerto no es la herramienta correcta para esto, ya que deberá hacerse a través del Código de Trabajo, situación que ya han expresado.

Seguidamente el señor Tomas Bruno, representante de los trabajadores, quien resaltó la importancia de obtener una mejor remuneración salarial, ya que diariamente están expuestos a gran cantidad de riesgos y al momento de sufrir accidentes su familia queda desprotegida.

V. MODIFICACIONES

El Proyecto de Ley sufrió modificaciones en dos de sus artículos 75 –A y el 116-A, a fin de mejorar el alcance y dar claridad a los principales aspectos presentados en el presente proyecto. De igual forma cabe destacar que las referidas modificaciones han sido propuestas por el Ministerio de Trabajo.

Las ya mencionadas modificaciones propuestas son las que a continuación se muestran:

Para el texto del artículo 75-A

> "La tarifa del salario de los trabajadores de la empresa administradora del puerto o sus contratistas, será ajustada de conformidad con lo dispuesto en la tarifa del salario mínimo por actividad y región."

Para el texto del artículo 116-A

> "La empresa administradora del puerto será solidariamente responsable de las obligaciones para con los trabajadores tercerizados, conforme a lo dispuesto en el Código de Trabajo; por lo que, de existir reclamaciones, estas se realizaran al empleador directo y a la empresa administradora del puerto, en conjunto."

Luego de todas las investigaciones y consultas, la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social, consideró aprobar el Proyecto de Ley No.94, con sus modificaciones por considerarlo bueno y necesario. En consecuencia:

LA COMISIÓN DE TRABAJO, SALUD Y DESARROLLO SOCIAL,

RESUELVE:

1. Aprobar el Primer debate el Proyecto de Ley No. 94, "Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"

2. Devolver el Proyecto de ley 94, al Pleno de la Asamblea Nacional y Recomendar se le dé segundo y tercer debate.

Por la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social;

HD. VÍCTOR CASTILLO
PRESIDENTE

H.D. JUAN ESQUIVEL
Vicepresidente

H.D. MARIANO LÓPEZ
Secretario

H.D. CRISPIANO ADAMES
Comisionado

H.D. ABEL BEKER
Comisionado

H.D.RAÚL FERNÁNDEZ
Comisionado

H.D. ANA GISELLE ROSAS
Comisionada

H.D. HUGO MÉNDEZ
Comisionado

H.D. ARNULFO DÍAZ
Comisionado

TEXTO UNICO

Que contiene las modificaciones introducidas en Primer Debate por la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social, correspondiente al Proyecto de Ley No. 094

ASAMBLEA NACIONAL
SECRETARIA GENERAL
Presentación 15/2/2021
Hora 12:18 P
A Debate
A Votación
Aprobada Votos
Rechazada Votos
Abstención Votos

PROYECTO DE LEY 94
DE de de 2019

"Que Modifica la Ley 56 de 2008, general de Puertos de Panamá"

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1: Se adiciona el artículo 75-A a la ley 56 de 2008, así:

Artículo 75-A. La tarifa del salario de los trabajadores de la empresa administradora del puerto o sus contratistas, será ajustada de conformidad con lo dispuesto en la tarifa del salario mínimo por actividad y región.

Artículo 2: Se adiciona el artículo 106-A a la Ley 56 de 2008, así:

Artículo 116-A La empresa administradora del puerto será solidariamente, responsable de las obligaciones para con los trabajadores terciarios, conforme a lo dispuesto en el Código de Trabajo; por lo que, de existir reclamaciones estas se realizaran al empleador directo y a la empresa administradora del puerto, en conjunto.

Artículo 3: Esta ley adiciona los artículos 75-A y 116-A a la Ley 56 de 6 de agosto de 2008.

Artículo 4: Esta ley comenzara a regir el día siguiente de su promulgación.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Propuesto a la consideración de la Asamblea Nacional, hoy de 11 de febrero de 2021

LA COMISIÓN DE TRABAJO, SALUD Y DESARROLLO SOCIAL,

RESUELVE:

1. Aprobar el Primer debate el Proyecto de Ley No. 94, "Que Modifica la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"

2. Devolver el Proyecto de ley 94, al Pleno de la Asamblea Nacional y Recomendar se le dé segundo y tercer debate.

Por la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social;

HD. VÍCTOR CASTILLO
PRESIDENTE

H.D. JUAN ESQUIVEL
Vicepresidente

H.D. MARIANO LÓPEZ
Secretario

H.D. CRISPIANO ADAMES
Comisionado

H.D. ABEL BEKER
Comisionado

H.D.RAÚL FERNÁNDEZ
Comisionado

H.D. ANA GISELLE ROSAS
Comisionada

H.D. HUGO MÉNDEZ
Comisionado

H.D. ARNULFO DÍAZ
Comisionado

LEY

De de de 2021

Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. Se adiciona el artículo 75-A a la Ley 56 de 2008, así:

Artículo 75-A. Los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo devengarán un salario mínimo de cuatro balboas con quince centésimos (B/.4.15) la hora en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Se adiciona el artículo 116-A a la Ley 56 de 2008, así:

Artículo 116-A. La empresa administradora del puerto será solidariamente responsable de las obligaciones para con los trabajadores tercerizados conforme a lo dispuesto en el Código de Trabajo; por lo que en caso de reclamaciones, estas se presentarán al empleador directo y a la empresa administradora del puerto en conjunto.

Artículo 3. La presente Ley adiciona los artículos 75-A y 116-A a la Ley 56 de 6 de agosto de 2008.

Artículo 4. Esta Ley comenzará a regir el día siguiente al de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 94 de 2019 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los doce días del mes de abril del año dos mil veintiuno.

El Presidente,

Marcos E. Castillero Barahona

El Secretario General,

Quibian T. Panay G.

República de Panamá
Presidencia

Panamá, 20 de mayo de 2021
Nota No. DS-016-2021

Honorable diputado
MARCO CASTILLERO BARAHONA
Presidente de la Asamblea Nacional
E. S. D.

Asamblea Nacional
Sec General
24 MAY'21 11:39AM
Noemi

Señor diputado presidente:

Me dirijo a usted, actuando en ejercicio de la facultad que me confiere el numeral 6 del artículo 183 de la Constitución Política de la República, en concordancia con el párrafo primero del artículo 169 del mismo Texto Fundamental, en ocasión de devolver a esa augusta Cámara, sin haber sido sancionado, el Proyecto de Ley 94 de 2019, **Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá**, habida cuenta que, al proceder al análisis de su contenido, he encontrado razones que permiten objetarlo en su conjunto, por inconveniente e inexequible, en los términos que a continuación paso a expresar.

La actividad portuaria y logística panameña forma parte de un escenario regional altamente competitivo, en el que cada uno de sus participantes o actores, tanto del sector privado como gubernamental, han afinado estrategias no sólo para alcanzar nuevos clientes, sino para evitar su migración hacia competidores que les ofrezcan mayores ventajas, en términos de costos, eficiencia y conectividad. En ese sentido, los distintos estudios muestran que los puertos panameños de servicio exterior ubicados en los sectores del mar Caribe y el océano Pacífico, ciertamente ocupan un lugar importante con respecto a sus competidores; sin embargo, dichos estudios también revelan el incremento de una feroz competencia a nivel regional, particularmente, luego de la ampliación del Canal de Panamá. Ello ha motivado que diversos operadores portuarios adopten medidas para mantener y ampliar su nivel competitivo, adecuando sus servicios a las necesidades del mercado, con la realización de cuantiosas inversiones en equipamiento y en obras de expansión, así como a través de múltiples mejoras operativas y logísticas.

A. De la objeción por inconveniencia en su conjunto

El proyecto que nos ocupa, pretende la adición de dos nuevas disposiciones, de naturaleza laboral, a la Ley General de Puertos de Panamá. Al respecto, es necesario señalar que la Ley 56 de 2008 es una normativa técnica, cuyo principal objetivo es la regulación de la concesión y explotación de las actividades portuarias, y de los servicios marítimos que se desarrollan en la República de Panamá. Por ello, desde un punto de vista formal, la inclusión de elementos de

jerarquía laboral y de conceptos intrínsecos de la relación obrero-patronal es una situación extraña e inconveniente, ya que son materias ajenas al objeto y ámbito de aplicación de dicha ley y que en realidad se encuentran sujetas a las disposiciones generales del Código de Trabajo, según la delimitación establecida en el artículo 2 del mismo.

En efecto, al revisar los diecisiete capítulos que componen la Ley General de Puertos de Panamá, puedo observar que al incluirse en dicha ley el artículo 75-A, que trata particularmente del ajuste salarial al trabajador portuario, se divaga de forma imprecisa entre el capítulo XI, referido de manera específica sobre Tarifas y Régimen Impositivo, que cierra con el artículo 75, y el capítulo XII, que inicia con el artículo 76 que se refiere a la Disposición de Carga Abandonada en Puertos de Administración Privada. Por su parte, el nuevo artículo 116-A, que se refiere a la responsabilidad solidaria de las empresas administradoras de puertos con los trabajadores tercerizados, estaría inserto dentro de las disposiciones finales que se desarrollan en el capítulo XVII, a lo que debo adicionar que en ninguna parte del resto de los capítulos que agrupan los ciento veintidós artículos que componen actualmente la ley, existe un desarrollo del régimen laboral aplicable a los trabajadores que laboran en los puertos.

En cuanto a su sustancia y dado que los artículos que se pretenden añadir a la Ley 56 de 2008 regulan materias distintas entre sí, expondré por separado mis objeciones de inconveniencia respecto de cada uno. Veamos primero lo que dispone el artículo 1 del Proyecto de Ley 94, que lee así:

> **Artículo 1.** Se adiciona el artículo 75-A a la Ley 56 de 2008, así:
>
> > **Artículo 75-A.** Los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo devengarán un salario mínimo de cuatro balboas con quince centésimos (B/.4.15) la hora en todo el territorio nacional.

El aumento del salario mínimo a los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de los puertos y terminales de transporte marítimo, en las peculiares circunstancias de modo y oportunidad en que se ha realizado, constituye una "medida legislativa" que va en contravía de las políticas dirigidas por el Órgano Ejecutivo, encaminadas a crear las condiciones propicias para promover el empleo, atraer la inversión extranjera y fortalecer los distintos sectores económicos del país, especialmente, en este período de recuperación económica.

Como ya señalé en líneas anteriores, uno de los factores determinantes de la competitividad portuaria es su regulación clara e inequívoca, en la medida que la misma contenga las reglas jurídicas a las que deben atenerse quienes intervienen en dicha actividad, incluido el Estado, con lo cual se garantiza la seguridad jurídica, se fomenta la inversión y se favorece el empleo.

En la actualidad, el sector logístico genera alrededor de 100,000 plazas de empleos y la medida que pretende introducir el presente proyecto a la Ley 56 de 2008 resulta inconveniente, porque impactará negativamente en la competitividad del sector portuario al propiciar un aumento en el costo de los servicios, de tal suerte que el volumen de carga naturalmente se moverá a donde

existan mejores condiciones. En consecuencia, al mermar la actividad portuaria en Panamá, también se pondrían en riesgo las plazas de trabajo existentes.

Por su parte, también resalta el hecho de que sea el Órgano del Estado que ejerce la función legislativa, y en esa medida, quien también expide parte de la regulación portuaria, el que en esta oportunidad haya desatendido la existencia del procedimiento legal ya establecido en el Código de Trabajo para ajustar el salario mínimo de los trabajadores, entre estos, los que laboran en los puertos; argumentos que trataré posteriormente en la objeción de inexequibilidad de la presente iniciativa de ley. Veamos ahora el artículo 2 del Proyecto de Ley 94, que dice así:

> **Artículo 2.** Se adiciona el artículo 116-A a la Ley 56 de 2008, así:
>
> > **Artículo 116-A.** La empresa administradora del puerto será solidariamente responsable de las obligaciones para con los trabajadores tercerizados conforme a lo dispuesto en el Código de Trabajo; por lo que, en caso de reclamaciones, estas se presentarán al empleador directo y a la empresa administradora del puerto en conjunto.

El Código de Trabajo, a partir de su artículo 89 contiene disposiciones relativas a la responsabilidad solidaria del empleador y sus subcontratistas, las cuales están dirigidas a prevenir la realización de actos simulados o fraudulentos para eludir el cumplimiento de las obligaciones económicas con los trabajadores. Tales normas son aplicables a los trabajadores de las terminales portuarias y a los de sus subcontratistas.

Por ello, tomando en cuenta que existe ya una regulación previa sobre la materia, cuya aplicación comprende a todo el sector privado, no hay razón para que se legisle de forma particular respecto de un destinatario específico, como las empresas administradoras de puertos. Nótese, que el artículo 116-A que pretende adicionar el artículo 2 de la Ley 56 de 2008, objeto de reparos, corrobora esta afirmación al señalar que dicha empresa *"será solidariamente responsable de las obligaciones para con los trabajadores tercerizados, conforme a lo dispuesto en el Código de Trabajo."*

Por otra parte, es claro que la frase en dicho artículo que lee: *"la empresa administradora del puerto"*, se refiere a aquellas que han celebrado un contrato de concesión con el Estado, de conformidad con el Capítulo VII de la Ley 56 de 2008, lo que significa que los derechos y obligaciones de ellas están establecidos en los respectivos contratos, aprobados a su vez por el Órgano Legislativo, mediante la figura del contrato-ley.

En síntesis, estimo que el artículo 2 del Proyecto de Ley 94 es inconveniente, porque ya existe una regulación general sobre responsabilidad solidaria en el Código de Trabajo y la medida legislativa que ahora se pretende introducir, no contribuye a afianzar el clima de seguridad jurídica ni la confianza que el país requiere para promover la inversión privada, factor que es indispensable para alcanzar altos niveles de competitividad portuaria, en los planos regional y mundial.

B. De la objeción por inexequibilidad en su conjunto

Estimo que el Proyecto de Ley 94 de 2021, es inexequible, en su conjunto, porque su contenido dispositivo infringe las disposiciones del Texto Fundamental, que tutela la separación de los

poderes del Estado, el acatamiento de las normas del derecho internacional, la no discriminación por clase social, la igualdad ante la ley de panameños y extranjeros, el derecho al trabajo y la manera de ajustar regularmente el salario mínimo, según me permito exponer a continuación.

1. Conflicto con la reserva de ley para el ajuste periódico del salario mínimo.

La Constitución Política de la República indica en su artículo 66 que, a través de una ley, se establecerá **la manera de ajustar periódicamente el salario o sueldo mínimo del trabajador**. El texto completo de esta disposición constitucional es el siguiente:

> **Artículo 66.** La Ley establecerá la manera de ajustar periódicamente el salario o sueldo mínimo del trabajador, con el fin de cubrir las necesidades normales de su familia, mejorar su nivel de vida, según las condiciones particulares de cada región y de cada actividad económica; podrá determinar asimismo el método para fijar salarios o sueldos mínimos por profesión u oficio.
>
> En los trabajos por tarea o pieza, es obligatorio que quede asegurado el salario mínimo por pieza o jornada.
>
> El mínimo de todo salario o sueldo es inembargable, salvo las obligaciones alimenticias en la forma que establezca la Ley. Son también inembargables los instrumentos de labor de los trabajadores.

Conforme queda evidenciado de la lectura de la parte inicial de la disposición transcrita, la misma contiene una cláusula de reserva legal, en virtud de la cual la Ley debe establecer el mecanismo o metodología para el ajuste periódico del salario mínimo. Esta norma constitucional está desarrollada en el Libro Primero del Código de Trabajo, Título IV, Capítulo III (Salario y Normas Protectoras), Sección Tercera, sobre Salario Mínimo, donde precisamente se establece la forma o manera para el ajuste periódico del salario mínimo. A este respecto, es pertinente citar los artículos 174, 177 y 179 del Código de Trabajo, que se transcriben para mayor ilustración:

> **Artículo 174.** El salario mínimo será fijado periódicamente, por lo menos cada dos años, atendiendo a la recomendación, de la Comisión Nacional de Salario Mínimo y por decreto del Órgano Ejecutivo.
>
> **Artículo 177.** Para la determinación del salario mínimo se tendrá en cuenta:
> 1. Las diferencias regionales en el costo de vida.
> 2. La política económica y social general del país, en los aspectos del desarrollo nacional integral y sostenido.
> 3. La política de empleo y de redistribución de ingresos.
> 4. La naturaleza y el riesgo del trabajo.
> 5. Las condiciones, el tiempo y el lugar en que se realice el trabajo.
> 6. Cuando fuere procedente, las diferencias entre las profesiones u oficios.
>
> **Artículo 179.** Los miembros de la Comisión Nacional de Salario Mínimo o los de las Juntas Especiales que ésta nombre, deben visitar los lugares de trabajo durante las horas de actividad, para los efectos de formular adecuadamente sus recomendaciones.
>
> ...

En cumplimiento de la facultad establecida en el artículo 174 del Código de Trabajo, el Órgano Ejecutivo expidió el Decreto Ejecutivo No. 424 de 31 de diciembre de 2019, que derogó el Decreto Ejecutivo No. 75 de 26 de diciembre de 2017, que previamente había ajustado el salario mínimo en Panamá, por hora, según actividad económica, ocupación y tamaño de las empresas, en todo el territorio nacional.

En el caso de los trabajadores portuarios, el Decreto Ejecutivo No. 424 de 31 de diciembre de 2019, los clasificó dentro de la actividad del transporte y ajustó su salario mínimo a B/. 3.38 por hora, lo que representó un aumento con respecto al salario anterior, que estaba fijado en B/. 3.27 por hora.

De acuerdo con lo expresado anteriormente, el artículo 66 de la Constitución Política faculta al Órgano Legislativo para establecer el mecanismo o metodología para ajustar el salario mínimo periódicamente, lo que corrobora la misma norma al disponer que la Ley *"podrá determinar asimismo el método para fijar salarios o sueldos mínimos por profesión u oficio."*

Dicha metodología, que está regulada en el Código de Trabajo, consiste básicamente en un ajuste periódico, por lo menos cada dos años, que se materializa a través de un Decreto Ejecutivo expedido por el Órgano Ejecutivo, previa recomendación de la Comisión Nacional de Salario Mínimo, que debe estar conformada por representantes de los trabajadores, los empleadores y del sector gubernamental.

De lo expuesto se colige, que la facultad de ajustar el salario mínimo es exclusiva del Órgano Ejecutivo, quien la ejerce por medio de Decretos Ejecutivos, y no de la Asamblea Nacional, que por medio del Proyecto de Ley No. 94, aprobó un ajuste directo del salario mínimo de los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, fijándolo en B/. 4.15 la hora, en todo el territorio nacional.

En este contexto, también advierto que la Asamblea Nacional desconoció que la metodología previamente establecida en el Código de Trabajo, con fundamento en el citado precepto constitucional, exige que el ajuste del salario mínimo sea el resultado de una recomendación de la Comisión Nacional de Salario Mínimo, lo que tiene crucial importancia en este caso, toda vez que ese organismo está conformado por una representación tripartita, que incluye a representantes de los trabajadores, empleadores y del Gobierno Nacional. Como resultado de este desconocimiento, se obviaron las directrices que los artículos 177 y 179 del Código de Trabajo establecen desde hace décadas para la determinación del salario mínimo, a saber: las diferencias regionales en el costo de vida; la política económica y social general del país, en los aspectos del desarrollo nacional integral y sostenido; la política de empleo y de redistribución de ingresos; la naturaleza y el riesgo del trabajo; las visitas a los lugares de trabajo durante las horas de actividad, entre otras, lo que fruto con las consideraciones ya expuestas sobre este mismo particular, me conduce a señalar que, de sancionarse y promulgarse el Proyecto de Ley No. 94, colisionaría con el artículo 66 de la Excerta Constitucional.

2. <u>Ruptura del principio de separación de poderes del Estado</u>

Como es sabido, el artículo 2 de la Constitución Política consagra el principio de separación de poderes y la armónica colaboración entre los órganos del Estado, en los siguientes términos:

Artículo 2. El Poder Público sólo emana del pueblo. Lo ejerce el Estado conforme esta Constitución lo establece, por medio de los Órganos Legislativo, Ejecutivo y Judicial, los cuales actúan limitada y separadamente, pero en armónica colaboración.

El principio de separación de poderes o de separación de funciones, como también se le conoce, implica que los órganos del Estado y demás entes que ejercen poder público, tienen atribuciones constitucionales y legales propias, en cuyo marco deben actuar; sin embargo, para el logro de los fines del Estado, estas requieren actuar de manera coordinada y armónica en aquellas materias reguladas en la Constitución y las leyes, en las que deben cumplir de manera conjunta una atribución, verbigracia el presupuesto general del Estado, la ratificación de servidores públicos, la aprobación de contratos y la expedición de las leyes, entre otros.

Con respecto a la correcta interpretación y aplicación del artículo 2 de la Constitución Política de la República, el Pleno de la Corte Suprema de Justicia, mediante fallo de 31 de enero de 2000, expresó lo siguiente:

> *"El artículo 2 de la Constitución Política, que recoge el conocido principio de "separación de poderes", establece que el poder público emana del pueblo, lo ejerce el Estado por medio de los Órganos Legislativo, Ejecutivo y Judicial, los cuales actúan limitada y separadamente, pero en armónica colaboración. Numerosos tratadistas han formulado comentarios respecto del mencionado principio, llegando a la ineludible conclusión de que la separación de poderes no es absoluta y que, en consecuencia, las ramas del poder público han de ejercer sus funciones "en armónica colaboración". El jurista panameño, doctor Dulio Arroyo, después de ofrecer diversos ejemplos relativos a esa "armónica colaboración", expresa que ésta no es más que un ejercicio armónico de funciones entre las ramas del Poder Público, que "sólo puede darse y prestarse en los casos señalados expresa y taxativamente por la Constitución y las Leyes de la República. Es decir, se trata de una colaboración reglamentada, limitada, a los supuestos autorizados por la Constitución y las leyes."*[1]

En el presente caso, el artículo 2 del Proyecto de Ley No. 94, entraña una potencial violación del principio de separación de poderes, pues, a través del mismo la Asamblea Nacional aprobó un ajuste al salario mínimo de los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, siendo ello materia propia de la competencia del Órgano Ejecutivo, conforme a la metodología que se ha comentado.

3. <u>Se discrimina a la mayoría de la clase trabajadora al conceder un ajuste de salario sólo a un grupo representativo de un sector de la población</u>

El artículo 19 de la Constitución Política prohíbe la existencia de fueros o privilegios, así como la discriminación por razón de raza, nacimiento, discapacidad, clase social, sexo, religión o ideas políticas; mientras que el artículo 20 consagra el principio de igualdad ante la ley. Dada la íntima

[1] ARROYO, Dulio. "Sentido y alcance del artículo 2° de la Constitución Política de la República de Panamá de 1972 antes de la reforma introducida en 1983", en Estudios de Derecho Constitucional panameño. Compilado por Jorge Fábrega. Editorial Texto, Ltda. San José. págs. 151-152)." (Acción de inconstitucionalidad promovida por Giuseppe Bonissi contra la Ley 1 de 1998).

relación entre ambas normas, el Pleno de la Corte Suprema de Justicia ha expuesto en diversos fallos lo siguiente:

> *"En cuanto al artículo 20 de la Constitución, el mismo consagra la denominada "igualdad ante la Ley" que se traduce en el derecho de toda persona a recibir del ordenamiento jurídico y de las autoridades el mismo trato y disfrutar de las mismas oportunidades. Tradicionalmente, se ha interpretado este precepto en concordancia con el artículo 19, en el sentido de que las autoridades tienen el deber de dirigir sus actuaciones dispensando el mismo trato a todas las personas a las que sea aplicable una ley, sin excepción, sin hacer diferencia alguna entre las personas por causa de su raza, nacimiento, discapacidad, clase social, sexo, religión o ideas políticas. Esto es lo que se conoce como igualdad en sentido formal."*[2]

Es en razón de la relación que existe entre ambas normas que, al desconocerse la prohibición constitucional de discriminación, o la de crear fueros o privilegios se rompe, a su vez, con la igualdad jurídica que el Texto Fundamental protege.

Estos conceptos, permiten señalar que, de ser adoptada como Ley de la República, la introducción del artículo 75-A a la Ley General de Puertos generaría una situación de privilegio o ventaja a favor de ciertos grupos de trabajadores (de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo), toda vez que dispone un aumento directo e inmediato de su salario mínimo a B/.4.15, sin que respecto a los mismos se haya dado cumplimiento al procedimiento establecido en el Código Laboral, para el resto de los trabajadores del país.

Dicha situación de privilegio o ventaja se aprecia más claramente al considerar que el último ajuste del salario mínimo en Panamá se hizo a través del Decreto Ejecutivo No. 424 de 31 de diciembre de 2019, debiendo regir al menos dos años (2020 y 2021), según el artículo 174 del Código de Trabajo. Sin embargo, el ajuste/aumento proyectado por el artículo 75-A, aprobado por la Asamblea Nacional, entraría a regir antes de haber culminado el año 2021, en virtud de que el artículo 4 del Proyecto de Ley No. 94, dispone que esta Ley comenzará a regir el día siguiente de su promulgación. En consecuencia, los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, recibirán el ajuste a su salario mínimo en un lapso inferior al del resto de los trabajadores del país.

De lo expuesto, puede concluirse que, de materializarse dicha situación de privilegio o ventaja para un grupo particular de trabajadores, se produciría simultáneamente una situación de discriminación contra el resto de los trabajadores del país, al no haber recibido la misma consideración o trato jurídico por parte de la Asamblea Nacional.

4. <u>Eventual conflicto con normas del derecho internacional</u>

La República de Panamá es signataria de múltiples convenios internacionales sobre derechos humanos, entre los cuales están la Convención Interamericana de los Derechos Humanos, aprobada a través de la Ley 15 de 28 de octubre de 1977, y el Pacto Internacional de Derechos

[2] Sentencia de 20 de marzo de 2012, Sidney Sittón vs. Tribunal Electoral de Panamá.

Civiles y Políticos, aprobado mediante la Ley 14 de 1976. Ambos convenios consagran normas que obligan a los Estados a garantizar el derecho a la igualdad ante la ley y ante las autoridades, así como a protegerlas de cualquier forma de discriminación.

En el caso de la Convención Interamericana de los Derechos Humanos, su artículo 24 establece que "Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia, tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley"; mientras que el artículo 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, dispone en forma más amplia lo siguiente:

> **ARTÍCULO 26**
>
> **Todas las personas son iguales ante la ley y tienen derecho sin discriminación a igual protección de la ley.** A este respecto, la ley prohibirá toda discriminación y garantizará a todas las personas protección igual y efectiva contra toda discriminación por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

Cabe señalar, que ambos convenios forman parte del Bloque de Constitucionalidad, conforme a lo expresado por el Pleno de la Corte Suprema de Justicia en innumerables fallos, entre ellos, la Sentencia de 10 de agosto de 2015[3], donde se señala que *"si bien las normas internacionales ratificadas por Panamá, como regla general carecen de jerarquía constitucional, ciertas normas de Derecho Internacional podrán formar parte del Bloque de Constitucionalidad y tendrán valor constitucional siempre que no contraríen los principios básicos del Estado de Derecho, las instituciones que sustentan la independencia nacional y la autodeterminación del Estado panameño."*

Dicho lo anterior, cabe anotar que, de entrar a regir como Ley de la República, el Proyecto de Ley 94 podría violar los preceptos convencionales citados, por las mismas razones que se enunciaron al examinar la infracción de los artículos 19 y 20 de la Constitución Política. Es decir, que la citada iniciativa podría infringir el principio de igualdad ante la ley y la prohibición de cualquier tipo de discriminación, en la medida en que crea un privilegio o ventaja irrazonable a favor de los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, a quienes se les proyecta aumentar el salario mínimo en condiciones más ventajosas y mediante un procedimiento distinto del regulado en el Código de Trabajo para el resto de los trabajadores del país, con la agravante de que ese aumento del salario mínimo entraría a regir al día siguiente de promulgada la futura ley, no así para los demás trabajadores del país, cuyo salario mínimo entraría en un proceso de revisión a partir del año 2022.

La República de Panamá es miembro de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y, como tal, ha ratificado una gran cantidad de convenios internacionales en materia laboral, entre los cuales se encuentra el Convenio 026 (1928), sobre métodos para la fijación de salarios mínimos, aprobado a través del Decreto de Gabinete No. 170 de 4 de junio de 1970, vigente desde el 19 de junio de 1970.

---

[3] Acción de inconstitucionalidad promovida por Miguel Sánchez contra varios artículos del Decreto Ejecutivo No. 599 de 20 de noviembre de 2008.

El artículo 3 del citado Convenio establece con respecto a la aplicación de los métodos para la determinación del salario mínimo, lo que a continuación se transcribe:

"Artículo 3

1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio quedará en libertad de determinar los métodos para la fijación de salarios mínimos y la forma de su aplicación.
2. Sin embargo:
   (1)
   (2) Los empleadores y trabajadores interesados deberán participar **en la aplicación de los métodos en la forma y en la medida que determine la legislación nacional**, pero siempre en número igual y en el mismo plano de igualdad.
   (3) ..."

(Lo resaltado es nuestro)

Como puede verse, la norma transcrita reconoce la libertad de las Partes para determinar los métodos de fijación del salario mínimo; sin embargo, exige que en la aplicación de dichos métodos participen los empleadores y trabajadores, de acuerdo con lo establecido en la legislación nacional. Conforme se expuso en párrafos precedentes, la legislación panameña, establece que el salario mínimo debe fijarse o ajustarse por lo menos cada dos años, por medio de Decreto expedido por el Órgano Ejecutivo, atendiendo la recomendación que para tal efecto realice la Comisión Nacional de Salario Mínimo, conformada de manera tripartita por los trabajadores, empleadores y el sector gubernamental. De no llegarse a un consenso entre trabajadores y empleadores, corresponderá al Ejecutivo determinar dicho ajuste.

En el presente caso, es claro que para el proyectado ajuste del salario mínimo a los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, contenido en el artículo 1 del Proyecto de Ley 94, que adiciona el artículo 75-A a la Ley 56 de 2008, no se aplicó la legislación laboral vigente, en la medida en que se obvió, en términos absolutos, la metodología establecida en el Código de Trabajo y además, en ese proceso no participaron los empleadores y trabajadores a través de la Comisión Nacional de Salario Mínimo, todo lo cual implica una potencial infracción al numeral 2.2 del artículo 3 del Convenio 026 de la Organización Internacional del Trabajo, del cual la República de Panamá es signataria.

C. Conclusiones

Soy del criterio que esta iniciativa debió ser ampliamente analizada, considerando no sólo la realidad del país, sino también el mercado y la competencia de los países cercanos, sobretodo porque el sector portuario presta servicios a nivel internacional con altos niveles de competitividad en la región.

Esta propuesta de Ley desvirtúa completamente los parámetros de seguridad jurídica para las inversiones realizadas en el sector portuario por las empresas a las cuales el Estado les otorgó concesiones portuarias, de ahí que los artículos que se pretenden adicionar a la Ley 56 de 2008 producirían escenarios que se contraponen a los Contratos Ley que enmarcan dichas relaciones.

Las materias que se proponen en esta iniciativa por ser de carácter estrictamente laboral, deben ser analizadas bajo el esquema creado por la ley para tal efecto, mediante consultas a través de comisiones tripartitas, en donde estén representados los trabajadores, los empleadores y el gobierno, de conformidad con el Código de Trabajo y el Convenio 144 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), del cual nuestro país es signatario. Al respecto, cada dos años se hace la revisión del salario mínimo por industria o sector económico, en la que producto precisamente de una mesa tripartita se hace un análisis exhaustivo de varios indicadores como la productividad, competencias, crecimiento económico, y otros que recomienda la Organización Internacional del Trabajo.

Finalmente, debo resaltar que el año pasado sancioné la Ley 150 de 2020, Que dicta normas para la protección del trabajador portuario, que entró a regir el 24 de octubre de 2020, para garantizar, a través del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, que se cumplan las disposiciones contractuales, condiciones de seguridad y protección laboral de los trabajadores portuarios, y además, para que la Autoridad Marítima de Panamá oriente su política portuaria a la generación de empleos congruentes con los derechos y garantías en materia de salario y estabilidad laboral, que se establezcan en la legislación laboral.

En atención a las consideraciones anteriormente expresadas, me veo obligado a objetar en su conjunto, por inconveniente e inexequible, el **Proyecto de Ley 94, Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá,** por lo que en ejercicio de la facultad que me confieren el artículo 169 y el numeral 6 del artículo 183 de la Constitución Política, lo devuelvo a la Asamblea Nacional, con la finalidad que esa augusta cámara proceda a la consideración y análisis de estas objeciones.

Reciba honorable diputado, las muestras de mi consideración y estima.

Atentamente,

LAURENTINO CORTIZO COHEN
Presidente Constitucional de la República

ASAMBLEA NACIONAL
SECRETARIA GENERAL
Presentación 10/8/2021
Hora 4:47p
A Debate
A Votación
Aprobada Votos
Rechazada Votos
Abstención Votos

INFORME

Que rinde la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social con relación a la **Objeción por Inconveniencia en su Conjunto** formulado por el Presidente de la República contra el **Proyecto de Ley 94 de 2019, Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá.**

Panamá, 10 de agosto de 2021

Honorable Diputado
Crispiano Adames
Presidente
Asamblea Nacional
E.S.D.

Señor Presidente:
La Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social, con fundamento en los artículos 59 y 205 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno, emite informe sobre la **objeción por inconveniencia en su conjunto** formulada por el Presidente de la República en contra del Proyecto de Ley 94 de 2019, arriba enunciado, lo cual hace en los términos que se expresan a continuación:

I. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY OBJETADO

El Proyecto de Ley 94 de 2019, Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá, tiene como objetivo la adición de dos nuevas disposiciones, de naturaleza laboral, a la Ley General de Puertos de Panamá tendiente a fijar el salario mínimo que devengaran los contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, así como, establecer la responsabilidad solidaria de las empresas administradoras de puertos con los trabajadores tercerizados conforme a lo establecido en el Código de Trabajo.

II. METODOLOGÍA DE DISCUSIÓN.

La Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social en uso de sus facultades, procedió a analizar la objeción en su conjunto por inconveniencia, en razón de su competencia, lo cual hacemos a continuación:

III. FUNDAMENTACIÓN DE LA INCONVENIENCIA EN SU CONJUNTO POR LA COMISIÓN.

A. Fundamentación a la inconveniencia en su conjunto en contra del Proyecto de Ley 94.

El Presidente de la República fundamenta el veto en su conjunto por inconveniente al proyecto de Ley 94, al señalar que el objetivo de la iniciativa de ley es la adición de dos nuevas disposiciones, de naturaleza laboral, a la Ley General de Puertos de Panamá y que en este sentido la Ley 56 de 2008 es una normativa técnica, cuyo principal objetivo es la regulación de la concesión y explotación de las actividades portuarias, y de los servicios marítimos que se desarrollan en la República de Panamá. El veto presidencial explica que, desde un punto de vista formal, la inclusión de elementos de jerarquía laboral y de conceptos intrínsecos de la relación obrero-patronal es una situación extraña e inconveniente, ya que son materias ajenas al objeto y ámbito de aplicación de dicha ley y que en realidad se encuentran sujetas a las disposiciones generales del Código de Trabajo, según la delimitación establecida en el artículo 2 del Proyecto de Ley.

El Presidente de la República indica que al incluirse en dicha ley el artículo 75-A, que trata particularmente del ajuste salarial al trabajador portuario, se norma de forma imprecisa entre el capítulo XI, referido de manera específica sobre Tarifas y Régimen Impositivo, que cierra con el artículo 75, y el capítulo XII, que inicia con el artículo 76 que se refiere a la Disposición de Carga Abandonada en Puertos de Administración Privada.

El veto en su conjunto por inconveniente formulado por el Presidente de la República explica que el aumento del salario mínimo a los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y sub contratistas de los puertos y terminales de transporte marítimo, en las peculiares circunstancias de modo y oportunidad en que se ha realizado, constituye una "medida legislativa" que va en contravía de las políticas dirigidas por el Órgano Ejecutivo, encaminadas a crear las condiciones propicias para promover el empleo, atraer la inversión extranjera y fortalecer los distintos sectores económicos del país, especialmente, en este período de recuperación económica, para el Presidente de la República la medida que pretende introducir el Proyecto a la Ley 56 de 2008 resulta inconveniente, porque impactará negativamente en la competitividad del sector portuario al propiciar un aumento en el costo de los servicios, de tal suerte que el volumen de carga naturalmente se moverá a donde existan mejores condiciones.

Explica el veto presidencial que la adición propuesta en el artículo 1 del Proyecto de Ley mermaría la actividad portuaria en Panamá y pondrían en riesgo las plazas de trabajo existentes. Resalta igualmente el hecho de que sea el Órgano del Estado que ejerce la función legislativa, quien en esta oportunidad haya desatendido la existencia del procedimiento legal ya establecido

en el Código de Trabajo para ajustar el salario mínimo de los trabajadores, entre estos, los que laboran en los puertos.

Por otra parte, en cuanto al artículo 2 del Proyecto de Ley, que adiciona el nuevo artículo 116-A, referente a la responsabilidad solidaria de las empresas administradoras de puertos con los trabajadores tercerizados, el veto presidencial en su conjunto explica que dicha norma se estaría insertando dentro de las disposiciones finales que se desarrollan en el capítulo XVII, y que en ninguna parte del resto de los capítulos que componen actualmente la ley, existe un desarrollo del régimen laboral aplicable a los trabajadores de los puertos.

El Presidente de la República explica que, el Código de Trabajo, a partir de su artículo 89 contiene disposiciones relativas a la responsabilidad solidaria del empleador y sus sub contratistas, las cuales están dirigidas a prevenir la realización de actos simulados o fraudulentos para eludir el cumplimiento de las obligaciones económicas con los trabajadores. Tales normas son aplicables a los trabajadores de las terminales portuarias y a los de sus sub contratistas.

Por lo que la existencia de una regulación previa sobre la materia, cuya aplicación comprende a todo el sector privado, implica la ausencia de razón para legislar de forma particular respecto de un destinatario específico, como las empresas administradoras de puertos.

Por otra parte, el veto presidencial hace referencia la frase del artículo que se lee: "la empresa administradora del puerto ", y es que explica que se refiere a aquellas que han celebrado un contrato de concesión con el Estado, de conformidad con el Capítulo VII de la Ley 56 de 2008, lo que significa que los derechos y obligaciones de ellas están establecidos en los respectivos contratos, aprobados a su vez por el Órgano Legislativo, mediante la figura del contrato-ley.

El Presidente de la República explica que el artículo 2 del Proyecto de Ley 94 es inconveniente, porque ya existe una regulación general sobre responsabilidad solidaria en el Código de Trabajo y la medida legislativa que ahora se pretende introducir, no contribuye a afianzar el clima de seguridad jurídica ni la confianza que el país requiere para promover la inversión privada, factor que es indispensable para alcanzar altos niveles de competitividad portuaria, en los planos regional y mundial.

A.1. Criterios de la Comisión:

En razón de ello, en cumplimiento de lo establecido en lo estipulado en el artículo 205 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno de la Asamblea Nacional, decidió en la sesión ordinaria del día diez (10) de agosto de dos mil veintiuno (2021), celebrada en Salón Carlos Titi Alvarado (auditorio) cuarto piso del edificio nuevo de la Asamblea Nacional, analizar el veto por

inconveniencia en su conjunto del Proyecto de Ley 94 **"Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá"**. En el debate realizado por medio de los honorables miembros de la Comisión se analizó sobre el alcance del veto por inconveniencia en su conjunto presentado por el Órgano Ejecutivo.

De las fundamentaciones sobre la inconveniencia sobre el veto por inconveniente en su conjunto el Proyecto de Ley 94, por parte del Presidente de la República, esta Comisión no comparte el criterio planteado en el veto presidencial, toda vez que aunque el Presidente de la República ha hecho explicación del posible conflicto de leyes en los que podría incurrir el Proyecto de Ley 94, el veto presidencial bien pudo haber sido enfocado de forma parcial y no en su conjunto, como así se hizo, lo cual habría permitido que la Asamblea Nacional hiciere las modificaciones tendientes a subsanar las inconveniencias planteadas y así dotar de una herramienta jurídica que reconociera los derechos que los trabajadores de los puerto han estado reclamando.

Los trabajadores portuarios han hecho reclamaciones salariales al considerar que no reciben una remuneración acorde a sus importantes funciones y siendo ellos los que hacen operables dichos puertos.

Los trabajadores han manifestado que las empresas administradoras de los puertos, al hacer tercerización en la contratación de empresas para realizar trabajos específicos, no cumplen con responsabilidad alguna y los trabajadores que se pudiera ver accidentados no reciben el respaldo necesario y es por ello que el Proyecto de Ley 94 buscaba dar responsabilidad a la empresa administradora del puerto y también sean ellos los que puedan responder ante los accidentes laborables.

Esta Comisión considera que estos temas no han sido correctamente regulados a través del Código de trabajo y por ello se contempló, en el Proyecto de Ley 94, la introducción de estos aspectos en una nueva normativa de la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá.

El veto por inconveniencia en su conjunto al Proyecto de Ley 94 imposibilita a la Asamblea Nacional poder subsanar las inconveniencias planteadas por parte del Presidente de la República a través de modificaciones en segundo debate, y con ello imposibilita el objetivo de esta iniciativa de ley, que era un reconocimiento y defensa a los derechos de los trabajadores portuarios.

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Trabajo, Salud y Desarrollo Social,

RESUELVE:

1. Recomendar al Pleno de la Asamblea Nacional seguir los trámites de tercer debate correspondiente, a fin de rechazar la Objeción por Inconveniencia en su Conjunto al Proyecto de Ley 94, presentada por el Presidente de la República, y por ende insistir en su aprobación.

POR LA COMISIÓN DE TRABAJO, SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

H.D. DANIEL RAMOS
Presidente

HD. ARQUESIO ARIAS
Vicepresidente

HD. VICTOR CASTILLO
Secretario

HD. MARIANO LOPEZ
Comisionado

HD. LUIS CRUZ
Comisionado

HD. ARNULFO DÍAZ
Comisionado

HD. EVERARDO CONCEPCIÓN
Comisionado

HD. GABRIEL SILVA
Comisionado

HD. RONY ARAÚZ
Comisionado

ASAMBLEA NACIONAL
SECRETARIA GENERAL
Presentación 22/8/21
Hora 5:18
A Debate
A Votacion
Aprobada votos
Rechazada votos
Abstención

INFORME

Que rinde la Comisión de Gobierno, Justicia y Asuntos Constitucionales con relación a la objeción por Inexequibilidad en su conjunto formulado por el Presidente de la República contra el Proyecto de Ley N° 94 de 2019, **Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá.**

Panamá, 18 de agosto de 2021.

Honorable Diputado
Crispiano Adames
Presidente
Asamblea Nacional
E.S.D.

Señor Presidente:

La Comisión de Gobierno, Justicia y Asuntos Constitucionales, con fundamento en los artículos 53, numeral 2; 205 y 206 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno, emite informe sobre la **objeción por inexequibilidad en su conjunto** formulada por el Presidente de la República contra el Proyecto de Ley No. 94, arriba enunciado, lo cual hace en los términos que se expresan a continuación:

I. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY OBJETADO:

La iniciativa legislativa en análisis tiene como objetivo garantizar los derechos de los trabajadores de los puertos, cuya administración y operación ha sido concesionada por el Estado por un periodo determinado y buscar una remuneración acorde con sus importantes funciones dentro de los puertos.

II. METODOLOGÍA DE DISCUSIÓN:

La Comisión en uso de sus facultades, procedió a analizar la objeción por inexequibilidad en su conjunto, en razón de su competencia; lo cual hacemos a continuación:

III. FUNDAMENTACIÓN DE LA INEXEQUIBILIDAD POR LA COMISIÓN:

A. Fundamentación a la objeción por inexequibilidad en su conjunto al Proyecto de Ley N° 94.

El Presidente de la República estima que el Proyecto de Ley en mención es inexequible en su conjunto porque su contenido dispositivo infringe las disposiciones del Texto Fundamental, que tutela la separación de los poderes del Estado, el acatamiento de las

normas del derecho internacional, la no discriminación por clase social, la igualdad ante la ley de panameños y extranjeros, el derecho al trabajo y la manera de ajustar regularmente el salario mínimo.

Expresa el Presidente que el artículo 66 de la Constitución Política faculta al Órgano Legislativo para establecer el mecanismo o metodología para ajustar el salario mínimo periódicamente, lo que corrobora la misma norma al disponer que la Ley "podrá determinar asimismo el método para fijar salarios o sueldos mínimos por profesión u oficio."

En ese contexto, también advierte que la Asamblea Nacional desconoció la metodología previamente establecida en el Código de Trabajo, que consiste básicamente en un ajuste periódico, por lo menos cada dos años, que se materializa a través de un Decreto Ejecutivo expedido por el Órgano Ejecutivo, previa recomendación de la Comisión Nacional de Salario Mínimo, que debe estar conformada por representantes de los trabajadores, los empleadores y del sector gubernamental.

Manifiesta el Presidente que la facultad de ajustar el salario mínimo es exclusiva del Órgano Ejecutivo, quien la ejerce por medio de Decretos Ejecutivos, y no de la Asamblea Nacional, que por medio del Proyecto de Ley No. 94, aprobó un ajuste directo del salario mínimo de los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y sub contratistas de puertos y terminales de transporte marítimo, fijándolo en B/. 4.15 1a hora, en todo el territorio nacional.

Expresa el veto presidencial que, como es sabido, el artículo 2 de la Constitución Política consagra el principio de separación de poderes y la armónica colaboración entre los Órganos del Estado. El principio de separación de poderes o de separación de funciones, como también se le conoce, implica que los órganos del Estado y demás entes que ejercen poder público, tienen atribuciones constitucionales y legales propias, en cuyo marco deben actuar; sin embargo, para el logro de los fines del Estado, estas requieren actuar de manera coordinada y armónica en aquellas materias reguladas en la Constitución y las leyes, en las que deben cumplir de manera conjunta una atribución.

El artículo 19 de la Constitución Política prohíbe la existencia de fueros o privilegios, así como la discriminación por razón de raza, nacimiento, discapacidad, clase social, sexo, religión o ideas políticas; mientras que el artículo 20 consagra el principio de igualdad ante la ley.

Es en razón de la relación que existe entre ambas normas que, al desconocerse la prohibición constitucional de discriminación, o la de crear fueros o privilegios se rompe, a su vez, con la igualdad jurídica que el Texto Fundamental protege.

Estos conceptos, permiten señalar que, de ser adoptada como Ley de la República, la introducción del artículo 75-A a la Ley General de Puertos generaría una situación de privilegio o ventaja a favor de ciertos grupos de trabajadores (de las empresas concesionarías, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo), toda vez que dispone un aumento directo e inmediato de su salario mínimo a B/ 4.15, sin que respecto a los mismos se haya dado cumplimiento al procedimiento establecido en el Código Laboral, para el resto de los trabajadores del país.

Señala el Presidente que la República de Panamá es signataria de múltiples convenios internacionales sobre derechos humanos, entre los cuales están la Convención Interamericana de los Derechos Humanos, aprobada a través de la Ley 15 de 28 de octubre de 1977, y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, aprobado mediante la Ley 14 de 1976. Ambos convenios consagran normas que obligan a los Estados a garantizar el derecho a la igualdad ante la ley y ante las autoridades, así como a protegerlas de cualquier forma de discriminación, que, de entrar a regir como Ley de la República, el Proyecto de Ley 94 podría violar los preceptos convencionales, por las mismas razones que se enunciaron al examinar la infracción de los artículos 19 y 20 de la Constitución Política.

Por otro lado, manifiesta que la República de Panamá también es miembro de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y, como tal, ha ratificado una gran cantidad de convenios internacionales en materia laboral, entre los cuales se encuentra el Convenio 026 (1928), sobre métodos para la fijación de salarios mínimos, aprobado a través del Decreto de Gabinete No. 170 de 4 de junio de 1970, vigente desde el 19 de junio de 1970; el cual establece en su artículo 3 la aplicación de los métodos para la determinación del salario mínimo en la medida que determine la legislación nacional.

Criterio de la Comisión:

A la luz de la fundamentación sobre la inexequibilidad en su conjunto del Proyecto de Ley N° 94 por parte del Presidente de la República, la Comisión no comparte el criterio de inexequibilidad presentado por el Presidente de la República, es decir, que lo haya objetado en su conjunto por inexequible, habida cuenta que únicamente el artículo 1 del Proyecto de Ley, de un total de 4 artículos, fue refutado, lo que corresponde comúnmente a una objeción parcial, y por tanto, subsanable para darle la viabilidad respectiva; no obstante lo anterior, lo calificó en su conjunto, lo que arrojó como consecuencia, que el mismo sea debatido en tercer debate, para decidir únicamente sobre su insistencia, sin posibilidad de reformarlo.

Por otro lado, y contrario sensu de lo expresado en el veto presidencial, el artículo 66 de la Constitución Política, faculta al Órgano Legislativo para establecer el mecanismo o metodología de ajustar el salario mínimo, que es precisamente lo que hace el Proyecto de

Ley N° 94, en su artículo 1, al fijar un salario mínimo para los trabajadores de este sector, esto es, ejercer su función legislativa.

En otro orden de ideas, la Comisión considera que este tema no ha sido correctamente regulado a través del Código de Trabajo, y por ello, este Órgano del Estado, contempla en el Proyecto de Ley N° 94, la introducción de estos aspectos en una nueva normativa, esto es, la de la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá; mas no desconocer la metodología establecida en el Código de Trabajo, como erróneamente señala el Presidente de la República. Por ello, no es entendible lo expresado por el Presidente de la República, de que el presente proyecto de ley trastoca el principio de separación de los poderes, dado de que la Asamblea Nacional está cumpliendo con su función constitucional de legislar.

En esta dirección, se puede entender que este Órgano del Estado haya aprobado la Ley 150 de 2020, que dicta normas para la protección del trabajador portuario; en el ejercicio de la mencionada facultad legislativa de la Asamblea Nacional, tal como es mencionado en el veto presidencial, en sus conclusiones.

Finalmente, con respecto a que el proyecto de ley trastoca el principio de igualdad y que crea fueros y privilegios, consagrados tanto en la Constitución Política, como en ciertos Convenios Internacionales, esta Comisión advierte que el Proyecto de Ley N° 94 busca es proteger un amplio sector de trabajadores, no únicamente de una empresa en particular, lo que le haría bien a todo trabajador de este sector, que por razón de las arduas tareas que realizan y que al final del ciclo de vida de se produce un gran desgaste, se considera prudente proteger e incentivar con este proyecto de ley.

B. CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN:

En concreto, la Comisión Gobierno, Justicia y Asuntos Constitucionales, recomienda al Pleno de la Asamblea Nacional que someta al correspondiente debate la objeción presidencial por inexequibilidad en su conjunto del Proyecto de Ley N° 94.

Por las consideraciones que vienen expuestas, la Comisión de Gobierno, Justicia y Asuntos Constitucionales,

RESUELVE:

1. Recomendar al Pleno de la Asamblea Nacional seguir los trámites de tercer debate correspondiente, a fin de rechazar la Objeción por Inexequibilidad en su conjunto realizada por el Presidente de la República contra el Proyecto de Ley N° 94, e insistir en su aprobación.

POR LA COMISIÓN DE GOBIERNO, JUSTICIA Y ASUNTOS CONSTITUCIONALES,

H.D. VÍCTOR MANUEL CASTILLO
Presidente

H.D. BENICIO ROBINSON
Vicepresidente

H.D. CRISPIANO ADAMES
Secretario

H.D. ROBERTO ÁBREGO
Comisionado

H.D. CORINA CANO
Comisionada

H.D. LUIS E. CARLES
Comisionado

H.D. JUÁN DIEGO VÁSQUEZ
Comisionado

H.D. MARYLIN VALLARINO
Comisionada

H.D. HERNÁN DELGADO
Comisionado

LEY

De de de 2021

Que adiciona artículos a la Ley 56 de 2008, General de Puertos de Panamá

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. Se adiciona el artículo 75-A a la Ley 56 de 2008, así:

Artículo 75-A. Los trabajadores de las empresas concesionarias, contratistas y subcontratistas de puertos y terminales de transporte marítimo devengarán un salario mínimo de cuatro balboas con quince centésimos (B/.4.15) la hora en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Se adiciona el artículo 116-A a la Ley 56 de 2008, así:

Artículo 116-A. La empresa administradora del puerto será solidariamente responsable de las obligaciones para con los trabajadores tercerizados conforme a lo dispuesto en el Código de Trabajo; por lo que en caso de reclamaciones, estas se presentarán al empleador directo y a la empresa administradora del puerto en conjunto.

Artículo 3. La presente Ley adiciona los artículos 75-A y 116-A a la Ley 56 de 6 de agosto de 2008.

Artículo 4. Esta Ley comenzará a regir el día siguiente al de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 94 de 2019 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los treinta días del mes de agosto del año dos mil veintiuno.

El Presidente,

Crispiano Adames Navarro

El Secretario General,

Quibián T. Panay G.