



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**Regulación laboral sobre el trabajo a bordo de Buques de
pasaje.**

AUTORA:

Alava Velasco, María Gracia

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del
Ecuador**

TUTOR:

De La Pared Darquea, Johnny.

Guayaquil, Ecuador

8 de septiembre del 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Alava Velasco, María Gracia**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____
De La Pared Darquea, Johnny.

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____
Lynch de Nath, María Isabel

Guayaquil, a los 8 del mes de septiembre del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Alava Velasco, María Gracia**.

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Regulación laboral sobre el trabajo a bordo de Buques de pasaje** previo a la obtención del título de **Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 8 del mes de septiembre del año 2017

LA AUTORA

f. _____
Alava Velasco, María Gracia



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, **Alava Velasco, María Gracia**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Regulación Laboral sobre el trabajo a bordo de Buques de pasaje**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 8 del mes de septiembre del año 2017

LA AUTORA:

f. _____
Alava Velasco, María Gracia

URKUND

Documento: [TESIS Maria Gracia Alava Johnny de la Pared.doc](#) (D30462867)

Presentado: 2017-09-10 09:54 (-05:00)

Presentado por: maritzareynosodewright@gmail.com

Recibido: maritza.reynoso.ucsg@analysis.urkund.com

Mensaje: Tesis Maria Gracia Alava Dr. Johnny de Pared [Mostrar el mensaje completo](#)

3% de estas 15 páginas, se componen de texto presente en 4 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

+	Categoría	Enlace/nombre de archivo	-
+		http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/7369/Pabellones.pdf?sequence=1	-
+	>	Tesis Opera.docx	-
+		http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotai/2016/literal_a/base_legal/A_Convenio_internacional_solas_1974.pdf	-
+		Ensayo Kari RonquilloKARINA ELIZABETH RONQUILLO NOBOA.pdf	-
+	Fuentes alternativas		
+	La fuente no se usa		

0 Advertencias, Reiniciar, Exportar, Compartir

f. _____
Johnny, De La Pared Darquea
Docente – Tutor

f. _____
María Gracia, Alava Velasco
Estudiante

DEDICATORIA

A mi madre y mi abuela, este logro es nuestro.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

María Isabel, Lynch de Nath
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Maritza Ginette, Reynoso de Wright
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

José Migue, Vélez Coello
OPONENTE



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE A-2017
Fecha: 8 de septiembre de 2017

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “*Regulación laboral sobre el trabajo a bordo de Buques de Pasaje*”, elaborado por la estudiante *María Gracia Alava Velasco* certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **10 (DIEZ)**, lo cual la califica como ***APTA PARA LA SUSTENTACIÓN.***

**De la Pared Darquea, Johnny (Mgs.)
Docente Tutor**

ÍNDICE

1. Introducción	12
2. Antecedentes	13
3. Personal embarcado o Gente de mar.....	14
4. Bandera de Conveniencia.....	16
4.1 Marco Legal	17
4.2 Control del Estado Portuario.....	18
5. Buques de pasaje ecuatorianos	20
5.1 Requisitos para laborar en buques con bandera ecuatoriana.....	23
6. Convenios Internacionales	24
7. Conclusiones	27
8. REFERENCIAS	28

Resumen

El presente trabajo tiene como objeto realizar un análisis a las relaciones laborales que se derivan de un contrato de trabajo en un buque de pasaje o crucero, específicamente un estudio a fondo sobre la realidad a la que se ven sometidos los tripulantes que deciden trabajar a bordo de una de estas naves. Dentro de este trabajo presento también la figura legal “bandera de conveniencia”, la cual es uno de los métodos mayormente utilizado por las compañías de cruceros a nivel mundial para pasar por alto condiciones laborales, fiscales y medio ambientales, de manera en que facilitan el funcionamiento de sus buques, es por tal razón que, este ensayo busca resaltar la verdad escondida atrás de un trabajador a bordo de un crucero, mostrando los problemas y situaciones a las que se debe de enfrentar, sin contar con la debida legislación. Estas personas, gracias a la insuficiencia de legislación aplicable no pueden gozar del derecho de pertenecer a un sindicato, se someten a más horas laborales que las establecidas como mínimas, sin descanso y, en muchos casos sin vacaciones. Es aquí donde surge la siguiente interrogante ¿Qué acciones tienen estas personas en contra de sus empleadores? Con este trabajo muestro una dura realidad que hasta el día de hoy no encuentra solución.

Palabras Clave:

Crucero, Gente de mar, Bandera de conveniencia, Buque de pasaje, tripulantes, armador.

Abstract

The present essay has as main objective to make an analysis on the labor relations that are derivatives from a work contract signed between a cruise company and a worker, specifically it makes a study about the reality that affront the people that work on board on one of this boats. In the present job you would find a legal figure known as “Flags of convenience” which has been used by most cruise companies in order to find a way of having less obligations and safe money in a legal way, by enrolling their ships in countries with convenient legislation that don’t implicate strict labor works and requirements, and also where they can find fiscal facilities, and that’s why this essay has the purpose to reveal the truth that has been hidden about working on a cruise, by showing the problems and bad circumstances they have to affront every day because of the lack of regulation imparted to their employer, this people have lost their labor union rights, and are forced to work more hours than what is legally approved sometimes they have to work twelve hours without any break, and in most cases they don’t even take vacations, and that’s where I found the follow interrogation ¿ What actions does a worker on board of a cruise can have against their employer? This is a harsh reality that has not found yet any solution.

Key Words:

Labor, Employer, Cruise, Rights, Labor union, Flags of Convenience

1. Introducción

El trabajo marítimo por sus especiales condiciones puede ser definido, en palabras de Roger Jambu en su libro *Les gens de mer*,¹ como una fábrica que funciona sin detenerse, que su personal no puede abandonar, aún afuera de las horas de trabajo. La gente de mar ha recibido varias denominaciones en las diferentes legislaciones, como tripulantes, auxiliares del naviero, o marinos; el Merchant Shipping Act de 1984 define marineros a todas las personas contratadas para realizar trabajos a bordo de un buque, con excepción de los capitanes, prácticos y aprendices debidamente registrados.

En Ecuador, la Ley Orgánica de Protección para la Gente de Mar dentro de su glosario de términos, define el término Gente de Mar como: *“todas las personas empleadas o contratadas a bordo de naves dedicadas a la navegación marítima comercial, ya sea de propiedad pública o privada, con exclusión de las naves de guerra”*, este es considerado un término más general en cuanto a lo que se refiere como tripulantes de una nave o buque.

La Organización Internacional de Trabajo (OIT) por su parte no ha emitido una definición uniforme sobre la gente de mar lo que da apertura a que se creen diferentes teorías sobre el tema, y es así como para algunos, gente de mar son los empleados a bordo de un buque, sin diferenciación de que cargo desempeñen, y por otra parte existen quienes establecen que gente de mar son solo quienes la legislación nacional los defina como tal. El Convenio sobre Trabajo Marítimo del año 2006 en su articulado II establece que gente de mar son aquellos quienes presten sus servicios sin importar el puesto que ocupen, podríamos entender mediante esta definición que se refiere a todas las categorías de trabajadores y prestadores de servicios que aborden una nave, con independencia de su función o responsabilidad y sin descartar la definición de trabajador establecida por cada ordenamiento jurídico.

¹ *Traité général de droit maritime* para René Rodiere

2. Antecedentes

Existe una variedad de casos sobre personas que resultan engañadas con publicidad falsa de ofertas de empleos, ya sea por la compañía de cruceros o por agencias que se encargan de encontrar personal que trabaje a bordo de estos. Estas personas son sometidas a largas horas de trabajo sin descanso, se rigen bajo contratos de hasta nueve meses, donde laboran por más de 70 horas a la semana, sin gozar de vacaciones.

Este es el caso de las personas que desempeñan roles tales como cocineros, músicos, fotógrafos, croupiers², entre otros, quienes no son considerados como marinos o gente de mar, razón por la cual no se encuentran regulados por ley alguna. Como ejemplo podemos poner el caso de una de las compañías más grande de cruceros en el mundo, Royal Caribbean International, la cual tiene sede en Estados Unidos pero su estructura operacional se encuentra establecida en varios países, muchos de estos paraísos fiscales para evadir las garantías laborales estadounidenses y librarse de sus tarifas de impuestos y controles del medio ambiente.

Existen estudios que demuestran que casi el 70% de los cruceros se encuentran matriculados en cuatro países en específico, Bahamas, Panamá, Bermudas y Malta, ya que estas legislaciones les permiten a estas compañías mayor libertad al momento de contratar, tienen gran flexibilidad con la edad mínima para que una persona trabaje a bordo y menos controles laborales. Este tipo de sucesos ocasiona gran desconcierto y preocupación al momento de firmar un contrato con estas compañías ya que los trabajadores no se encuentran debidamente cubiertos por la ley, al subordinarse a la legislación del país bandera del barco renuncian las garantías laborales que le ofrecen su país natal o residente.

Las relaciones laborales a bordo de un crucero son un tema con gran laguna legal, lo cual surge gracias a la figura “Bandera de Conveniencia” la cual le permite a las compañías navieras de cruceros matricular sus naves en el país cuya legislación

² Persona encargada de controlar las apuestas, repartir las cartas y dirigir los juegos, en bingos, casinos y otras casas de juego.

los favorezca más. Lamentablemente este tema no ha sido cubierto por ninguna organización internacional, que disponga directrices laborales comunes que deban seguirse dentro de los cruceros sin importar la nacionalidad o residencia de los colaboradores.

Es así como a la gente contratada a bordo de buques se les niegan derechos sindicales básicos y los países de origen de estas personas no pueden hacer mucho por protegerlas ya que las reglas aplicables son las del país de registro.

3. Personal embarcado o Gente de mar

El término trabajador marítimo es un término que engloba a un gran número de personas, este incluye también a los trabajadores portuarios o muelles, pescadores, y otras personas que laboran ya sea de manera dependiente o independiente en el mar. Es de gran importancia tener en claro que la principal obligación del armador de garantizar la navegabilidad de la nave, no solo en lo que respecta a los equipos y condiciones de seguridad necesarias, sino también tener al personal idóneo para el buen funcionamiento del barco.

Como lo menciona el tratadista René Rodiere en su libro *Traité Genereal de Droit Maritime*, “la nave es una empresa que no deja de trabajar y los empleados no pueden salir de ella después de su jornada de trabajo, es decir ellos residen en la nave”. El Código de Trabajo chileno nos brinda un concepto de gente de mar muy cercano a como lo define el art. 47 del Decreto Ley No 2222 (sustitutivo de la ley de navegación chilena) define a este personal como “es el que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales”³

A partir de este concepto encontramos que las principales aristas de la definición de gente de mar serian, el hecho de prestar servicios a bordo de una nave y

³ Código del Trabajo; Artículo 96: “Se entiende por personal embarcado o gente de mar el que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a borde de naves o artefactos navales”. Chile.

someterse a un contrato de embarco. Si son estos dos los elementos sustanciales para ser considerado “gente de mar”, los trabajadores que son contratados por una compañía de cruceros prestan un servicio a bordo de esta nave, pero no cumplen con el segundo requisito, ya que estos no firman un contrato de embarco, estas personas se someten generalmente a contratos indefinidos, celebrados no con el armador o agente naviero, sino con la compañía de cruceros y el trabajador.

Para entender un poco más a que nos referimos con contrato de embarco, traigo a colación la definición establecida en el código de trabajo chileno en su artículo 98:

“El contrato de embarco es el que celebran los hombres de mar con el naviero, sea que éste obre personalmente o representado por el capitán, en virtud del cual aquellos convienen en prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y éste a recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido.

Dicho contrato debe ser autorizado en la Capitanía de Puerto en el litoral y en los consulados de Chile cuando se celebre en el extranjero. Las partes se regirán, además, por las disposiciones especiales que establezcan las leyes sobre navegación. Las cláusulas del contrato de embarco se entenderán incorporadas al respectivo contrato de trabajo, aun cuando éste no conste por escrito.”

A partir de este concepto podemos entender entonces que el contrato de embarco se considera como un mero adendum al contrato de trabajo, como una formalidad necesaria exigida por las leyes de navegación para trabajar a bordo de una nave, de esta manera podemos sobre entender que existe una dualidad de contratos.⁴ Hay quienes entienden al contrato de embarco como el contrato principal y el contrato de trabajo como meramente accesorio en virtud de que según la legislación chilena, una persona firma con el agente naviero o armador el contrato de embarco de manera indefinida, pero el contrato de trabajo debe renovarse por cada vez que este se desembarque y vuelva a embarcarse a trabajar.

⁴ GARCIA CUELLO, Mauricio Andrés. Análisis del Contrato de los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y Legislación Comparada. Memoria (Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales). [en línea] Santiago, Chile. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2004

4. Bandera de Conveniencia

El Derecho Internacional Público señala dos principios básicos: a) La libertad de navegación en alta mar; y, b) La libertad de todo estado para conceder la nacionalidad a los buques, los cuales fueron reemplazados por la figura denominada “genuine link”, es decir vínculo genuino, esto se dio en razón a la resolución del Tribunal Internacional de Justicia dentro del caso *Nootebohm*, esta resolución establece que debe de existir cierta limitación en cuanto se refiere a la posibilidad de que un país le otorgue su protección a un nacional, ya que se debe verificar que exista entre el Estado y su nacional una conexión genuina.

Este concepto plasmado en el Derecho Marítimo dentro de la *Convention on High Seas* del año 1958, establece lo siguiente:

Art 5.1:”... Los buques tendrán la nacionalidad del Estado cuya bandera tengan derecho a ondear. Debe existir un vínculo genuino entre el Estado y el buque; en particular, el Estado debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los asuntos administrativos, técnicos y sociales de los buques que ondeen su bandera...”

Siguiendo lo establecido en este convenio podríamos entender que cada Estado fija ciertas condiciones que deben cumplirse para que este le pueda otorgar su nacionalidad a un buque, principalmente que exista este lazo entre ellos (*genuine link*); pero la realidad es otra, ya que la legislación internacional no establece concretamente cuáles son los requisitos para este vínculo, y nos afrontamos al hecho de que goza de completa licitud, que un estado dé su nacionalidad a un buque sin que exista entre estos un nexo real, y es a esto a lo que se conoce comúnmente como *Bandera o Pabellón de conveniencia*.

El registro o matrícula es la formalidad administrativa que otorga la nacionalidad del Estado en el que se realiza el registro al buque, con lo que se entiende que las leyes aplicables sobre ese buque son las del estado en el que se encuentra registrado, y es esta la razón principal por la cual la mayoría de los armadores de los buques buscan estados con legislaciones que los favorezcan, más que nada en lo que respecta a políticas fiscales, medio ambientales, laborales; ya que les resulta conveniente

someterse a una legislación en la cual puedan establecer salarios más bajos a sus colaboradores.

Estos registros de conveniencia no requieren de ningún tipo de relación necesaria entre los buques inscritos y la bandera que ondean, ni tampoco con la nacionalidad de los propietarios ni de los intereses con las banderas de los buques; es por esta razón que el origen de esta figura se lo considera un incentivo puramente mercantil y económico, mediante el cual se atrajo mucho la inversión de potencias, que tienen control sobre sus naves sin necesidad de lucir la bandera de su país.

Mediante esta figura también resulta fácil librarse de cualquier ratificación a convenios internacionales de seguridad y, es innecesario el control de la legislación nacional, entonces ante todas estas facilidades es un poco obvio que bajo estos registros se le pueda dar refugio a un buque defectuoso, o que no haya realizado su debido control luego de haber pasado los 15 años, que es cuando se entiende un buque empieza a depreciarse, ya que los propietarios se someten a leves inspecciones y normativa de seguridad mínima.

4.1 Marco Legal

Dentro de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (United Nations Conference for Trade and Development “UNCTAD”) se dio cabida a la Convención de las Naciones Unidas sobre Condiciones para el Registro de Buques (United Nations Convention on Conditions for the Registration of Ships “UNCCROS”), la cual se formó con la finalidad de reforzar el conocido vínculo genuino entre el estado y los buques en lo que respecta a la identificación de estos y la responsabilidad que tienen los propietarios y operadores sobre estos, a más de los aspectos sobre su administración, economía, entre otros factores de las naves que ondeen su bandera.

Los estados que otorguen el abanderamiento buques que no sean nacionales deberán aplicar las disposiciones que se encuentran establecidas en el mencionado convenio. La UNCCROS (1986), establece las siguientes exigencias:

- a) Creación de una Administración Marítima Nacional en cada Estado de abanderamiento.⁵
- b) Adopción de medidas por el Estado del registro para asegurar que el propietario o personas responsables de la dirección u operación de los buques sean identificables.⁶
- c) Que exista un vínculo económico entre el Estado de abanderamiento y el buque que suponga la participación de dicho Estado o sus nacionales en la propiedad de los buques bajo su bandera.⁷
- d) Obligación que un número satisfactorio de los oficiales y de la tripulación sean nacionales o residentes permanentes del Estado de abanderamiento.⁸
- e) Que el propietario del buque esté establecido y/o tenga su principal establecimiento en el territorio del Estado de abanderamiento.⁹
- f) El mantenimiento por parte del Estado de abanderamiento de un Registro de buques con el fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la UNCCROS 1986.¹⁰

Aunque esta convención se la entiende como el marco legal en un intento de regularizar esta figura, estas reglas no pueden ser exigidas todavía, ya que la Convención no ha entrado en vigor. Esto se debe a que para que un Convenio pueda regir, es necesario que al menos un mínimo de 40 países se ratifiquen a él, y estos deben alcanzar al menos el 25% del tonelaje mundial. Como podemos suponer esta falta de ratificación se debe a que los principales operadores marítimos se niegan a renunciar a las ventajas tanto sociales como tributarias les brinda el sistema de banderas de conveniencias.

4.2 Control del Estado Portuario

⁵ Art. 5 UNCCROS 1986

⁶ Art. 6 UNCCROS 1986

⁷ Art. 8 UNCCROS 1986

⁸ Art. 9 UNCCROS 1986

⁹ Art. 10 UNCCROS 1986

¹⁰ 22 Art. 11 UNCCROS 1986

Los puertos marítimos de cada país ribereño cuentan con jurisdicción y control, el “Port State Jurisdiction”, se encuentra definido en el Art. 218 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (United Nations Convention on the Law of the Sea “UNCLOS”), este control portuario recae sobre los arcos que recalen en sus puertos y tiene como obligación verificar que la condición del barco y su equipamiento cumpla con los requisitos establecidos en la regulación internacional y que el barco opere de acuerdo a estas reglas.

Por su parte el control del estado portuario “Port State Control” es el ente que le permite a un Estado tener control no solo sobre la seguridad marítima y los aspectos de contaminación, sino también tiene jurisdicción para controlar las condiciones laborales de la tripulación. En base a esta figura, aunque los estados que abanderan los buques son los legalmente responsables en prevenir que los buques a los que le han dado su nacionalidad respeten a cabalidad los estándares establecidos en la OMI (Organización Marítima Internacional), existen convenios que otorgan a los gobiernos la facultad de inspeccionar los buques que hagan puerto en su territorio, de esta manera aseguran que estos cumplan con los requisitos que se establecen en estos convenios, entre ellos podemos encontrar los siguientes:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la vida en el mar (Safety of Life at Sea “SOLAS”)
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, comúnmente conocido como STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (International Convention for the prevention of Pollution from ships, 1973 “MARPOL”)

Si bien es cierto es mediante estos convenios que las autoridades portuarias podrían intervenir en el manejo de un buque, ya sea de pasaje o no, ya que la ley no hace distinción alguna, pero dentro de estos convenios no existe regulación o normativa sobre las personas que prestan servicios, quienes no están consideradas como gente de mar, es entonces que aunque durante inspecciones se pueda percibir

que estas personas no están recibiendo el trato que deberían, la autoridad de estos países no tienen facultades para intervenir o exigir un trato diferente.

5. Buques de pasaje ecuatorianos

Los cruceros o buques de pasaje de compañías ecuatorianas, o registrados en puertos ecuatorianos, que realizan recorrido dentro del territorio nacional se someten a las leyes nacionales, es decir que deben cumplir a cabalidad con los requisitos establecidos la normativa ecuatoriana para poder operar. En el caso de estos cruceros los tripulantes, quienes no son marineros ni ocupan puestos oficiales sino más bien realizan trabajos comunes, como un chef, un mesero, un animador, profesor de baile, fotógrafo, entre otros, tienen dos opciones, o se someten a un contrato de prestación de servicio o firman un contrato indefinido con las mismas regulaciones que un contrato de trabajo sobre tierra.

Para entender la primera opción es importante establecer una definición sobre a que nos referimos con contrato de prestación de servicios, y es así que en el Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas de Torres encontramos que este es un contrato en el que una persona se obliga de manera voluntaria frente a otra, ya sea natural o jurídica, a realizar un trabajo determinado, es mediante el cual la persona pone su actividad profesional al servicio o disposición de otro por un tiempo ya sea determinado o indeterminado, según lo que las partes convengan en el contrato.

Víctor de Santo, en su diccionario de Ciencias Jurídicas lo define como un contrato consensual, el cual se configura cuando una de las partes contractuales se obliga a prestar un servicio a otra parte, jurídica o natural, quien a cambio de este servicio se compromete/obliga a pagar por este un precio en monetario. En mi criterio pienso que un contrato de prestación de servicios es parecido un contrato “freelance” el cual le permite a un profesional trabajar de manera independiente, ya que presta un servicio de manera autónoma a terceros quienes necesitan de estos sus servicios.

Una de las principales diferencias entre un contrato de prestación de servicio y uno con relación de dependencia es, que una persona que se rige bajo un contrato de prestación de servicios debe someterse a las normas establecidas en el Código de Comercio y no bajo las leyes laborales del código de trabajo.

Entonces las personas que realizan trabajos a bordo de un crucero bajo un contrato de servicios profesionales, en teoría, manejan su tiempo de manera independiente con tal de cumplir con su trabajo, pero la realidad es otra, por ejemplo en el caso de un fotógrafo contratado a tomar fotos dentro de un crucero, como puede tener que someterse a largas horas de trabajo en ocasiones en las que deba de tomar fotos por largos horarios de trabajo, durante actividades nocturnas como espectáculos o fiestas.

Resulta sorprendente que habiendo resoluciones modificatorias al código de trabajo, las cuales establecen normas a seguir respecto a ciertos trabajadores, no exista resolución alguna sobre las personas que laboran a bordo de un barco. Encontramos así el Art. 6 de la Ley Orgánica para la defensa de los Derechos Laborales, donde hace referencia a los empleados y trabajadores domésticos, estableciendo que se les garantice a estos los beneficios que tendría cualquier otra clase de trabajador. Este artículo también regula los factores horas de trabajo, días de descanso, etc. de la siguiente manera "...debiendo sus jornadas de trabajo y descanso ser de cinco días a la semana o sea cuarenta horas hebdomadarias y los días sábados y domingos serán de descanso..."¹¹.

Caso similar encontramos en lo que respecta a las mujeres embarazadas, en el Art. 4 de la misma Ley, encontramos una disposición que modifica el art 155 del actual código de trabajo, el cual establece los periodos de lactancia y guardería infantil, dispone, que durante los doce meses después del parto, la madre tendrá una jornada de seis horas diarias, no ocho como el resto de trabajadores.

El código de trabajo ecuatoriano dentro de su capítulo quinto dicta normas acerca de las horas suplementarias, jornadas de trabajo, horas de descanso, ect., es así

¹¹ Ley Orgánica para la defensa de los Derechos Laborables, Art. 6.

que dentro de su art 47, dispone que la jornada de trabajo máxima para cualquier trabajador es de ocho horas al día, procurando que estas no excedan del tiempo legal semanal de trabajo, siendo estas 40 horas semanales.

Este mismo capítulo hace especial referencia sobre el trabajo en subsuelos, al ser de un riesgo superior, el legislador ha establecido un horario de trabajo de seis horas diarias máximo, haciendo hincapié que en caso de que los trabajadores sean sometidos a laborar mayor tiempo del establecido, será solo bajo el concepto de horas suplementarias, extraordinarias o de recuperación, de manera que estas vendrán de la mano con la remuneración y los cargos a ellas correspondientes.

Pongo a colación estos dos casos ya que, si el legislador hizo especial referencia a estos dos escenarios de trabajo, es porque tanto el trabajo en un subsuelo y el trabajo post parto son ambos casos que involucran cierto riesgo al trabajador que labore bajo estas circunstancias, es precisamente porque laborar en cualquiera de estos casos pueden causar peligros a los trabajadores.

Las compañías de cruceros en general optan por los contratos indefinidos ya que les resulta más cómodo por la modalidad de trabajo a la que se someterá el trabajador a bordo. El trabajo en un crucero se ve definido por el tiempo que este se encontrará navegando, y por los viajes que estén planificados por cada año o mes, de esta forma resulta más fácil contratar a una persona para que trabaje por un número de viajes establecidos que por un tiempo fijo.

En cuanto a los horarios de trabajo que se establezcan, aunque no exista norma expresa al respecto, estas compañías elaboran un formato de horario de trabajo de los trabajadores, estableciendo de esta forma sus horas diarias de trabajo, cambios de turnos, horas de descanso, horas extra y días libres, toda esta información es registrada detalladamente y enviada a las oficinas del ministerio de trabajo, de manera que sea analizada por el funcionario correspondiente y aprobado por la entidad, solo después de su aprobación puede ser empleado y exigido en los trabajadores.

5.1 Requisitos para laborar en buques con bandera ecuatoriana

La gente de mar dependiendo a cuál es el tipo de buque en el cual se embarquen, tienen como obligación, de manera mandataria, realizar ciertos cursos modelo OMI, según lo establece el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en su resolución signada con el No. SPTMF 041/1, que tiene como asunto “Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de Bandera Ecuatoriana”.

Según esta resolución para que un trabajador pueda embarcarse en un buque de pasaje es necesario, a más de la presentación del debido certificado médico, tanto el personal seleccionado a laborar a bordo nacional o extranjero, deberán adjuntar los certificados de los cursos modelo OMI, tal como lo señala el Art. 31 de la resolución mencionada.

Esta resolución hace referencia a los trabajadores que desempeñan labores como pilotines y cadetes, entendidos como alumnos de la Escuela Mercante Nacional, en su articulado número treinta establece directrices en la que indica que estos postulantes previo a realizar cruceros internacionales, deberán obtener un permiso denominado como “Permiso provisional de embarque en entrenamiento”¹² el cual se otorga con un término de 360 días, pero como requisito previo a la obtención de este permiso, los postulantes deberán realizar los cursos modelo OMI que se exige a los Terceros Oficiales de cubierta o máquinas.

Igual situación encontramos en los casos de las personas que abordan el crucero para desempeñar funciones como oficiales electrotécnicos y oficiales médicos, los aspirantes a estos cargos deberán igualmente obtener un “Permiso provisional de embarque en entrenamiento”, con la diferencia de que este tendrá validez únicamente por un término de 180 días; estos postulantes deberán también realizar estos cursos modelo OMI.

¹² Resolución No. SPTMF 041/13. “Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de bandera ecuatoriana”. Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

6. Convenios Internacionales

Para mejor entendimiento, al referirnos a estos cursos modelo OMI, nos referimos a los que se encuentran establecidos en la Organización Marítima Internacional. A partir de este convenio, en el año 1974 se expidió uno considerado el más importante en lo que respecta a la seguridad de la vida en el mar, llamado SOLAS “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, este es también uno de los más antiguos, siendo su primera versión la redactada en Londres en el año 1914.

Este convenio resulta de gran importancia en lo que respecta a la navegación de cruceros o buques de pasaje, ya que tiene como antecedente el hundimiento del buque transatlántico “Titanic”, de la compañía “White Star”. En su primer viaje en 1912, un aproximado de 1,500 personas fueron víctimas del desastre, entre estos pasajeros y tripulación del crucero, este hecho condujo a la convocatoria de esta conferencia marítima SOLAS, ya que después de la tragedia surgieron interrogantes sobre las normas de seguridad vigentes durante la época y se cuestionaba su efectividad.

Fue así que el Gobierno del Reino Unido propuso celebrar una conferencia internacional con el fin de crear nuevos reglamentos de manera que sucesos como este no vuelvan a suceder. Gracias a este convenio varias medidas de seguridad creadas con aplicabilidad exclusiva sobre buques de pasaje se extendieron a buques de carga también, más que nada las medidas relacionadas con fuentes de energía eléctrica, incluyendo los alumbrados, y las prevenciones contra incendios.

El capítulo primero de este convenio está destinado a las disposiciones generales, y entre estas la que considera más importante es el reconocimiento de los diversos tipos de buque, lo cual es importante para establecer, dependiendo de su tipo o actividad a la que se dediquen, cuáles serían las mejores disposiciones a las que tengan que atenerse. En este caso nos interesa lo que se refiere a buques de pasaje o cruceros, y este convenio les otorga su debido reconocimiento antes de que este entre

en servicio, un reconocimiento periódico que generalmente es entregado por periodos de doce meses y cualquier otro reconocimiento que se entienda convenido.

En el ámbito laboral existe una federación denominada ITF “Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte” la cual cuenta con la posibilidad y libertad para que cualquier sindicato independiente, si así lo desea, pueda afiliarse con el solo requisito de que este cuente con miembros de la industria del transporte.

Esta federación cuenta con más de 708 sindicatos afiliados los cuales representan aproximadamente 4.5 millones de trabajadores internacionales en 154 países. La ITF cuenta con una amplia gama de actividades que desempeña, pero estas pueden resumirse en sus tres principales las cuales son: Representación, Información y, Solidaridad práctica.

La ITF tiene como fin principal representar los intereses de los sindicatos afiliados, en lo que respecta a las decisiones que son tomadas con respecto a los puestos de trabajo, condiciones de empleo o seguridad en la industria del transporte. Al hablar de decisiones se refiere a las que son tomadas por las distintas entidades internacionales que se refieren al trabajo en compañías de transporte, entre estas encontramos los tratados, resoluciones y decisiones tomadas por la OIT “Organización Internacional del Trabajo”, OMI “Organización Marítima Internacional” y la OACI “Organización de la Aviación Civil Internacional”

Esta federación ha sido de gran ayuda en cuanto lo que respecta a los trabajadores a bordo de un buque, una de sus mejores campañas fue la realizada en contra del uso de los pabellones de conveniencia como un mecanismo para evitar legislación y sindicatos nacionales por parte de los propietarios de los buques. La cual radica en la defensa del “vínculo genuino”, la ITF defiende esta teoría, tal como lo propone el Convenio sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).

Es sorprendente como en varios casos estas naves que utilizan banderas de otro país, en el que se la ha registrado, no cuentan con la administración ni siquiera en el país de la bandera que ondean.

Es importante que un trabajador a bordo de un buque tenga conocimiento a sus derechos sin diferencia acerca del puesto que tienen o labor que desempeñan, existen numerosos pormenores a revisar dentro de un crucero, pero principalmente se debe velar por que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) como el buque es no solo el lugar de trabajo sino de vivienda de estas personas, estas deberían contar con condiciones dignas de trabajo, libre de acoso o discriminación ya sea racial o sexual;
- b) un horario de trabajo establecido moderado que no sobrepase a los parámetros legales;
- c) en un periodo semanal de trabajo, es decir de 7 días, al menos deberían tener 77 horas de descanso;
- d) derecho a gozar de vacaciones o en su defecto a ser remunerado por las vacaciones no gozadas, las vacaciones como mínimo basándonos en el hecho de que estas personas trabajan todos los días de la semana, deberían ser al menos de 7 días por cada periodo mensual;
- e) derechos de sindicato, todo esto es una recolección de lo establecido por la Organización Mundial de Trabajo para la gente de mar.

7. Conclusiones

La realidad atrás del trabajo a bordo de un crucero es verdaderamente reprochable, resulta sorprendente que no exista la debida normativa que regule las relaciones laborales que surgen de un contrato con una compañía buque de pasaje. El trabajo en el mar abarca varios riesgos para sus tripulantes, sin mencionar que ellos residen en el barco y muchas veces deben someterse a condiciones de vida poco cómodas y seguras, la carga laboral y los malos salarios entre otros problemas son situaciones a las que se enfrentan estas personas a diario sin encontrar modos de solución.

Son varias las entidades internacionales las que se han preocupado por esta situación, pero a más de informar los cambios que emitan las organizaciones internacionales como la OIT o la OMI, no pueden intervenir del todo, en varios casos debido a la legislación a la que se somete el buque en países como las Bahamas, los trabajadores tienen prohibido cualquier actividad sindical, de manera que no pueden participar de movimientos como huelgas o boicots en contra de su empleador.

La existencia de la figura Bandera de Conveniencia, que para muchos resulta favorecedor, es en la mayoría de los casos una estrategia por parte del empleador para establecer una porción salarial muy baja y de cierta forma forzar a los trabajadores a una carga laboral desorbitante con malas condiciones de seguridad.

La solución a este problema sería establecer lo dictado por la UNCLOS, cuando se refiere a el término Nexo Genuino, de manera que no se pueda arbitrariamente escoger países para realizar su registro, para que un país abandere a un buque debería exigirse que, entre este país, el de nacionalidad del buque y sus tripulantes exista un nexo. Las normas que la Organización Internacional del Trabajo establece para la gente de mar y pesqueros deberían ser implantadas para los servidores de un crucero, así como también todas las medidas de seguridad a bordo de este deben someterse y cumplir con lo que exigen los convenios internacionales a cerca de buques mercantes y pesqueros.

8. REFERENCIAS

Código de Trabajo. Ediciones Legales

García Cuello, M. (2004). *Análisis del Contrato de los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y Legislación Comparada*. (Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile). Santiago, Chile.

Mayol Martínez, C. (2009). *Los Pabellones de Conveniencia en el Siglo XXI. Análisis y conclusiones*. (Tesis para la obtención del título de diplomado en Náutica y Transporte marítimo, Universitat Politècnica de Catalunya Facultat de Náutica de Barcelona. España). Recuperado de <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/7369/Pabellones.pdf?sequence=1>

Ley Orgánica para la defensa de los derechos laborales, Quito. Octubre, 2012.

Méndez Silva, R. (2017, mayo-agosto). *Pabellones de Conveniencia*. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Ciudad de México, por medio del Instituto de Investigaciones Jurídicas. Núm. 149, Recuperado de: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/issue/view/26>

Resolución No. SPTMF 041/13. “*Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de bandera ecuatoriana*”. Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

RODIÈRE, R y JAMBU-MERLIN, R. (1978) *Traité Général de Droit Maritime*. Paris, Dalloz.

RODRIGO DE LARRUCEA. J.(2004). *Apuntes de clase de la asignatura Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo*. Facultad de Náutica de Barcelona, España.

SOLAS: Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. (1974) Recuperado de: http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2016/literal_a/base_legal/A_Convenio_internacional_solas_1974.pdf

UNCCROS 1986

UNCCLOS



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Alava Velasco, María Gracia** con C.C: # 0919557611 autor/a del trabajo de titulación: **Regulación laboral sobre el trabajo a bordo de Buques de Pasaje** previo a la obtención del título de **Abogada** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 08 de septiembre de 2017

f. _____

Nombre: **Alava Velasco, María Gracia**

C.C: **0919557611**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Regulación laboral sobre el trabajo a bordo de Buques de Pasaje		
AUTOR(ES)	María Gracia Alava Velasco		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ab. Johnny De La Pared Darquea		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogada de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	8 de septiembre de 2017	No. DE PÁGINAS:	20
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Laboral, Derecho Marítimo, Derecho Constitucional		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Crucero, Gente de mar, Bandera de conveniencia, Buque de pasaje, tripulantes, armador		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>El presente trabajo tiene como objeto realizar un análisis a las relaciones laborales que se derivan de un contrato de trabajo en un buque de pasaje o crucero, específicamente un estudio a fondo sobre la realidad a la que se ven sometidos los tripulantes que deciden trabajar a bordo de una de estas naves. Dentro de este trabajo presento también la figura legal “bandera de conveniencia”, la cual es uno de los métodos mayormente utilizado por las compañías de cruceros a nivel mundial para pasar por alto condiciones laborales, fiscales y medio ambientales, de manera en que facilitan el funcionamiento de sus buques, es por tal razón que, este ensayo busca resaltar la verdad escondida atrás de un trabajador a bordo de un crucero, mostrando los problemas y situaciones a las que se debe de enfrentar, sin contar con la debida legislación. Estas personas, gracias a la insuficiencia de legislación aplicable no pueden gozar del derecho de pertenecer a un sindicato, se someten a más horas laborales que las establecidas como mínimas, sin descanso y, en muchos casos sin vacaciones. Es aquí donde surge la siguiente interrogante ¿Qué acciones tienen estas personas en contra de sus empleadores? Con este trabajo muestro una dura realidad que hasta el día de hoy no encuentra solución.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-6015034	E-mail: mariagraciaalava1993@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Maritza Ginette Reynoso de Wright		
	Teléfono: +593-994602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			