

### **El trabajador fluvio-marítimo paraguayo- el contrato de ajuste**

The Paraguayan fluvio-maritime worker- the adjustment contract

**Santiago Adán Brizuela Servín<sup>1</sup>**

#### **RESUMEN**

En esta ocasión abordamos sobre los derechos laborales del trabajador paraguayo fluvio-marítimo. Se tratan temas tales como: generalidades del área, el ámbito fluvio-marítimo del país, la hidrovía Paraguay – Paraná y el personal.

**Palabras clave:** Personal marítimo, derechos laborales, Paraguay.

#### **ABSTRACT**

On this occasion, we address the labor rights of the Paraguayan fluvio-maritime worker. Topics such as: generalities of the area, the fluvio-maritime area of the country, the Paraguay-Paraná waterway and the personnel are treated.

**Keywords:** Maritime personnel, labor rights, Paraguay.

---

<sup>1</sup> BRIZUELA SERVÍN, SANTIAGO ADÁN. Miembro del Tribunal de Apelación en lo Civil, Comercial y Laboral – Primera Sala, de la Circunscripción Judicial del Departamento Central (Sede: San Lorenzo) - Contralmirante (R). Ex - Presidente de la Suprema Corte de Justicia Militar. Doctor en Ciencias Jurídicas (U.N.A. – Año: 2004. Tesis: “Hidrovía Paraguay-Paraná: aspectos legales de la navegación” – Calificación: “Summa Cum Laude”. Capitán de Ultramar (con alrededor de 300.000 millas náuticas navegadas). Perito Naval. Profesor de la U.A.A., en las Cátedras de Grado: (Presenciales y Cursos e-learning) Derecho Marítimo; Derecho Económico; Derecho Civil (contratos); Análisis de jurisprudencia; Cátedra de Post Grado (Maestría en Ciencias Jurídicas): Derecho administrativo y derecho procesal administrativo. Integrante de Mesas Examinadoras de Maestría y Doctorado y Revisor de Tesis (U.A.A.). Profesor de las Cátedras de Grado: Derecho marítimo e historia diplomática del Paraguay (U.N.A.). Profesor de las Cátedras de Grado: Derecho de la navegación y logística y transporte internacional (UNIBE). Miembro del Consejo Nacional de Educación Superior (CONES) (Docente Suplente por las Universidades Privadas).

## Introducción

El “*Derecho Laboral*” o “*Derecho del Trabajo*” es el conjunto de principios teóricos y normas positivas que regulan las relaciones jurídicas y sus consecuencias, de los trabajadores dependientes entre sí, y con sus empleadores; el origen y la existencia de los Sindicatos, y las vinculaciones de estos sujetos (trabajadores, empleadores y sindicatos) con el Estado. Los mencionados sujetos deberían convivir en paz, como elementos positivos del ordenamiento social.

Un segmento cada vez más importante de los trabajadores paraguayos se dedica a la “*actividad fluvio – marítima*”; por lo que amerita que se efectúe cada día con mayor asiduidad y detalles un “*Análisis de la Legislación Laboral y los Derechos Humanos*”, referidos a este rubro de nuestra legislación laboral, que, a no dudarlo, representa el elemento de propulsión de la economía de la República del Paraguay, la que en un porcentaje equivalente al ochenta y cinco por ciento (85%) o más de sus productos, tanto de exportación como de importación, transcurren por vía acuática, tanto fluvial o lacustre (por los ríos y por los lagos) como marítima. Dentro de estos trabajadores, cuentan con una relevancia especial los llamados “*tripulantes*”; o “*personal embarcado*”; o “*personal navegante*” o simplemente “*marinos*”; más el personal terrestre asignado a la “*explotación fluvio – marítima*”; a ellos dedicamos algunas líneas en esta monografía, que esperamos se vaya enriqueciendo, a la par que este grupo de operadores de la economía nacional, sujetos de naturaleza especial dentro del ámbito laboral, vayan ganando espacio y relevancia.

Los trabajadores a bordo de los barcos de la Marina Mercante, o sea los “*tripulantes*” o “*personal navegante o embarcado*” de las naves que enarbolan la bandera paraguaya, están relacionados laboralmente con los “*armadores*” de las empresas navieras, mediante la firma de un Contrato Laboral de característica especial, llamado: “*Contrato de Ajuste*”. A este tipo de contrato asimismo haremos referencia específica.

## Generalidades

De conformidad al “*Convenio sobre el trabajo marítimo*”, de la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.), adoptado en Ginebra, Suiza en la 94ª reunión del CIT, el 23 febrero 2006 y en vigor desde el 20 agosto 2013 y de cual la República del Paraguay es firmante y ratificataria; con la pertinente aclaratoria de que al referirse a la “*gente de mar*”, también hace alusión directa a los trabajadores de los ríos y lagos, es decir abarca a los “*trabajadores fluvio – marítimos*” en general; se encuentra cimentada sobre los siguientes

principios: “(1) Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad. (2) Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas. (3) Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo. (4) Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social. (5) Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio”. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas. La República del Paraguay, país mediterráneo aunque unido al Océano Atlántico, cual cordón umbilical, por medio de la “Hidrovia Paraguay – Paraná” y el “Río de la Plata”; en un 85% de su comercio exterior lo realiza por vía acuática, enviando sus productos de exportación y recibiendo los de importación vía fluvial, con transbordo al transporte marítimo en la exportación y viceversa, vía marítima, con transbordo al transporte fluvial, en la importación. En esta segunda década del Siglo XXI, nuestro país se ha convertido en Estado rector de la bandera de la tercera flota mercante fluvial del mundo y la primera en Iberoamérica, ello conlleva la necesidad acuciante de la capacitación constante de las personas que trabajan en este ámbito denominado “*fluvio – marítimo*”, o sea, los tripulantes de las embarcaciones que integran tan importante flota mercante fluvial mundial.

### **El ámbito fluvio – marítimo paraguayo**

En las postrimerías del Siglo XX y en estas primeras décadas del Siglo XXI, ha devenido en una realidad notoria que los grandes desafíos del “*transporte fluvio – marítimo*” día a día se ven constituidos por una gama de requerimientos de diversa índole, que incluye el empleo de la mano de obra nacional y la necesaria capacitación en la ciencia y el arte de navegar. Estos desafíos transcurren por una visión estratégica del país. Los llamados “*corredores logísticos*”, conformados por personas involucradas en la exportación, en la importación y en el comercio de diversos bienes se presentan como una alternativa válida a nivel mercantil internacional y la necesaria infraestructura emergente. Los usuarios de estos servicios logísticos, visualizan una creciente necesidad de su optimización, a fin de lograr una rentabilidad económica “*in crescendo*” en la ecuación logística total, los que representan negocios de nuevo cuño y la opción de darle nuevo valor agregado a los mismos. La actividad logística, que representa un tipo de comercio especial,

en verdad no consiste únicamente en un movimiento de bienes o cosas, que constituyen los cargamentos, puesto que amén de ello, se constituye en la columna vertebral, o lo que sería la “quilla” de una embarcación, un elemento vital y principal para el crecimiento y posterior desarrollo económico y social de un país e incluso de una región, que se verá potenciada en toda la zona de influencia del corredor logístico establecido, dando génesis a un múltiple requerimiento de servicios que coadyuven con el esfuerzo del “transporte fluvio – marítimo” y aún “multimodal”, los que representan además una diversidad y abundancia de ofertas en el mercado de empleos y atrae, de hecho importantes inversiones para optimizar cada vez más la infraestructura necesaria. Según las expresiones del Vicepresidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFYM), Lic. Juan Carlos Muñoz Menna, en un artículo actual: “... Sin duda los desafíos pasan por una visión estratégica del país que debemos construir entre todos... todo pasa por la innovación y la capacidad... a partir de la década de los años 70... se hizo más evidente para los operadores económicos y comerciales, autoridades y empresarios suramericanos la necesidad de buscar alternativas de transporte con tiempos de tránsito más cortos para lograr un comercio internacional más competitivo... especialistas e investigadores logísticos comenzaron a visualizar con mayor claridad la posibilidad de utilizar corredores interoceánicos y combinaciones intermodales, con el uso del transporte ferroviario y carretero, combinado con el fluvial para alcanzar las costas del Atlántico o el Pacífico... para hacer realidad aquello en lo que pocos confían y es que realmente el Paraguay está llamado a ser el **ESLABÓN LOGÍSTICO MÁS EFECTIVO DE SURAMÉRICA...**” (Sic.). El Señor Ernesto Ferreira R., Director de la Empresa “NAVISHIP PARAGUAY S.A.”, expresa: “La Hidrovía Paraguay-Paraná (H.P.P.) está generando mejor competitividad en el usuario paraguayo, hoy por hoy el mayor armador de la misma. La H.P.P. es el mayor eje de comunicación fluvial y de transporte entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Sus beneficios principales son: la reducción de los costos de transporte; es un formidable elemento de **INTEGRACIÓN y DESARROLLO regional...**” (Sic.). El Alm. Jorge Martínez Busch, en su obra “**OCEANOPOLÍTICA UNA ALTERNATIVA PARA EL DESARROLLO**”, Edit. Andrés Bello, Santiago de Chile, 1993, Pp. 156/157 expresa: “... La ocupación del territorio marítimo nacional constituye la meta inmediata... debe impulsarse efectuando una modificación positiva de la conducta... en relación al mar. Esto será posible sólo en base a un sostenido esfuerzo educacional que requiere, como requisito básico, la adhesión completa a esa idea por parte del profesor y después su adecuado traspaso a los alumnos en términos tales que sea un acicate poderoso para impulsar empresas en el mar... crear profesionales de todos los niveles que se dediquen a generar beneficios mediante las actividades que se ejecuten en el mar. Se concentra principalmente en las Universidades, Institutos Técnicos Profesionales, Escuelas Técnicas, Centros

*Artesanales y en el Sistema Docente de la Armada...*” (Sic.). La Dra. Eliane M. Octaviano Martins en su obra “CURSO DE DIREITO MARÍTIMO”, 3ª. Edic., Edit. Manole, Sao Paulo, Brasil, 2008, Pp. 282/283, expresa: “... Denominase tripulación o equipamiento al conjunto de personas empleadas al servicio del buque o embarcadas mediante contrato. La legislación aplicable al contrato de trabajo, regularmente, es la legislación de la bandera de la nave (Estado de Registro). Sobre la égida de la legislación brasilera, integran la tripulación todos los “aquaviarios”(trabajadores fluvio – marítimos) con habilitación certificada por la autoridad marítima para operar embarcaciones en carácter profesional, para la navegación en mar abierto, para apoyo marítimo y portuario, para navegación interior en ríos, canales, lagos, bahías, fondeaderos, ensenadas y áreas marítimas consideradas abrigadas... en el Brasil, la tripulación se divide en tres clases de categoría profesional: oficiales, graduados o sub-oficiales y subalternos... ” (Sic.). El Director General de la Marina Mercante Paraguaya (DGMM), Contralmirante (R) Ing. Ronald Zayas dice: “... Dirigir y coordinar, todas las actividades relativas a la Marina Mercante Nacional e industrias afines... Asesorar al Poder Ejecutivo en materia relacionada a la Marina Mercante... la DGMM es el órgano DIRECTOR, REGULADOR Y FISCALIZADOR de todas las actividades relacionadas a la Marina Mercante Nacional e Industrias Afines en el país...”. Al decir del Capitán de Cabotaje paraguayo Alfredo Torres, en la “PRIMERA REVISTA DE LA SOCIEDAD DE CAPITANES DE CABOTAJE Y PRÁCTICOS DE LA ZONA NORTE Y PUERTO DE LA CAPITAL”, Asunción, Paraguay, 2014: “... Por la Patria y por la unidad de los Trabajadores del Paraguay, y el respeto de los Derechos Humanos... La Sociedad de Capitanes y Prácticos es una filial de la Liga de Obreros Marítimos de Paraguay (L.O.M.P.) y la Confederación Paraguaya de Trabajadores (C.P.T.)... fue creada para defender y promover los intereses económicos, culturales y sociales de los trabajadores profesionales de la Marina Mercante Nacional... Al propósito de bienestar y superación de todos sus miembros se suma el propósito mayor, el de servir a la Patria. En este ámbito la Sociedad de Capitanes y Prácticos ha jugado un rol fundamental en el crecimiento económico del país, constituyéndose en uno de los pilares del progreso de la Nación. El trabajo de todos sus miembros, cuyas naves surcan los ríos que riegan este hermoso suelo, y el de los países hermanos, se convirtió en una tarea patriótica, de total entrega al país...” (Sic.). El “MANUAL DEL MARINERO” de la Empresa Naviera “MERCOPAR S.A.C.I.”, entre sus instrucciones expresa: “... Política de Seguridad: Demostrar que las prácticas seguras conforman un elemento esencial para las operaciones eficientes. Prevenir posibles accidentes que puedan causar daños personales, a la propiedad o al medio ambiente. Cumplir con toda la legislación y convenios relevantes, interpretando fielmente su espíritu. Lograr un alto nivel de entrenamiento para enfrentar emergencias mediante el desarrollo y la aplicación de planes y programas

*integrados a bordo y en tierra... de Capacitación: Procurar que el personal asignado a las diversas tareas relacionadas con la prestación de servicios ofrecidos por la Empresa, esté debidamente capacitado y experimentado con las mismas...” (Sic.). A manera de conclusión del aspecto considerado, es pertinente transcribir “in extenso” la Editorial de fecha 25 de mayo de 2014, del Diario “La Nación”, P. 20, de Asunción, Paraguay, que dice: “**FLOTA FLUVIAL Y COMPETITIVIDAD.** No es en absoluto un dato menor que Paraguay posea hoy la tercera flota fluvial del mundo, sólo por detrás de Estados Unidos y China. Representa un logro verdaderamente significativo y un factor de competitividad y autonomía que debe ser valorado y destacado y, sobre todo, promovido en el exterior como un elemento de atracción de nuevas inversiones. Nuestro país cuenta en la actualidad con más de 2.500 barcasas y 200 remolcadores e incluye además embarcaciones para el transporte de líquidos, hidrocarburos y gases. Estas cifras en los próximos años estarán subiendo a 4.500 y 300 respectivamente. De hecho, prácticamente no pasa un mes sin que se ponga en funcionamiento nuevas naves. Según estadísticas manejadas por las empresas del sector, en la actualidad existen no menos de 15.000 personas empleadas como trabajadores en astilleros, puertos, embarcaciones y en las áreas técnicas y administrativas. Para el año 2.020 se sumarán 2.400 nuevos profesionales en forma directa y otras 10.000 personas de forma indirecta, vinculadas todas ellas a la navegación y sus actividades conexas. Las previsiones de crecimiento de la industria naviera son auspiciosas y se basan en el esfuerzo y el trabajo constante de este importante sector de nuestra economía. De acuerdo con datos de la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (Capeco), Paraguay tiene la capacidad de transportar un millón de toneladas de granos y derivados mensualmente. La capacidad anual se ubica entre los 12 y 14 millones de toneladas, según este gremio. El crecimiento del sector naviero es concomitante con el desarrollo de la producción agrícola y las exportaciones y el comercio exterior. Para el 2.020 el volumen de carga transportada a través del sistema fluvial Paraguay-Paraná crecerá un 78%, de acuerdo con los cálculos del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym). Según estas estimaciones, el incremento se producirá prácticamente a razón de 10% más por año. El efecto de esta expansión será desde luego una mayor demanda de mano de obra y la necesidad de fabricación de más embarcaciones. De igual manera, en los puertos tanto públicos como privados se deberán verificar nuevas inversiones en infraestructura, logística, sistemas de control, áreas de almacenamiento y descarga, tecnologías de control y vías de comunicación terrestre. Se trata sin ninguna duda de una previsión altamente positiva no sólo para el sector naviero o para los operadores de puertos, sino para el conjunto de la economía, considerando las inversiones y la generación de empleo. Es crucial que nuestro país saque el máximo provecho posible del buen momento de este sector de la economía.*

*Para ello es preciso que desde el sector público se impulsen acciones concretas sobre dos ejes fundamentales: la formación de mano de obra calificada y la garantía de navegabilidad del río durante todo el año, incluso en los períodos de bajante. El estado y el sector privado deben constituir una alianza con el objetivo de asegurar la solvencia profesional y técnica de los trabajadores y operarios paraguayos. Para consolidar la expansión y el papel de nuestro país en el sistema fluvial Paraguay-Paraná-Río de la Plata es singularmente importante el factor humano. Además de la planificación del dragado del río en los tiempos de bajante, es necesaria también una eficaz labor de balizamiento, señalización y mapeo de los distintos tramos de los ríos. Es de esperar que desde el Gobierno se acompañe activamente y con la mayor energía la expansión del sector naviero” (Sic.).* Las citas precedentes, de fuente nacional e internacional, dan cuenta de la gran relevancia que gradualmente, pero sin pausas va adquiriendo el transporte mercantil náutico nacional e internacional, en forma segmentado o en combinaciones con otros modos de transporte, dando origen al llamado “*transporte multimodal*”; así como al estamento de trabajadores de este ámbito, denominado “*gente de mar*” por la “*Organización Internacional del Trabajo*” (O.I.T.) y por la “*Organización Marítima Internacional*” (O.M.I.) y que, para los paraguayos es conocido como “*trabajador fluvio – marítimo*”; este segmento de nuestra población, que coadyuvan con su esfuerzo, sus conocimientos y su invaluable práctica a mantener en actividad constante la navegación por la “*Hidrovia Paraguay – Paraná*” y por los otros espejos de agua que conforman el rico y bonito sistema hídrico del Paraguay.

### **La hidrovía Paraguay - Paraná**

En esta época de la globalización en todos los órdenes y de la integración regional emergente, los Acuerdos Multilaterales cobran vigor; trasuntándose ello en el Cono Sur de las Américas, con la firma entre otros del Tratado de la Cuenca del Plata en 1969; en cuyo marco político para la integración física de la Cuenca del Plata, se ha celebrado el “*Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná*” el 26 de Junio de 1992, con el objeto de facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en la “*Hidrovia Paraguay-Paraná*” (Puerto Cáceres, Brasil – Nueva Palmira, Uruguay), mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar. Las disposiciones sobre Pilotaje, Practicaje y Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo, constituyen Reglamentos Únicos para la Navegación componentes del “*Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná – Sobre Navegación y*

*Seguridad*". La Ley N°: 269/93 aprueba el mencionado Acuerdo y sus seis Protocolos Adicionales, por lo que las Reglamentaciones consecuentes en diversos órdenes, deben necesariamente ser internalizadas en el Paraguay, por medio de las normativas legales pertinentes y puestas en vigor, en reciprocidad con los demás países integrantes del Acuerdo, que los vayan incorporando a su legislación nacional. La adopción de todas las normativas de la "*Hidrovia Paraguay-Paraná*", por parte de nuestro país, posibilitará la modernización del Sistema de Navegación Fluvial y la inserción positiva del país en el marco de la integración regional. Es un programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay), en su extremo Sur. Los países que comparten este sistema fluvial (la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay, y la República Oriental del Uruguay) promovieron en una primera etapa la realización de estudios para determinar la factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico. Estos países crearon el "*Comité Intergubernamental de la Hidrovia*" (CIH), a través del cual celebraron un convenio tripartito con las Naciones Unidas (ONU) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la ejecución de los estudios mencionados. Los ríos Paraguay y Paraná han sido utilizados para la navegación desde tiempos precolombinos. Es por ello que los países de la "*Cuenca del Plata*" vienen emprendiendo a lo largo de la historia una serie de obras de mantenimiento y mejoramiento de los canales para facilitar la navegación de convoyes de carga. En el nuevo ambiente mundial que se va forjando, surge una nueva oportunidad y a la vez un desafío para que los países en vías de desarrollo puedan unirse al círculo virtuoso del progreso, mediante una integración eficiente y justa al entorno competitivo de la economía internacional. La "*Cuenca del Plata*" abarca la tercera parte del continente sudamericano, siendo la quinta cuenca fluvial del mundo superada en tamaño apenas por las del Amazonas, Congo, Obi y Mississippi. El sistema fluvial de la Cuenca del Plata abarca una superficie de 3.100.000 km<sup>2</sup>, que se extiende por los territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Dentro del sistema, cabe diferenciar tres grandes subsistemas hidrográficos, el Río Paraguay, el Río Paraná y el Río Uruguay, y sus respectivos afluentes. El "*MERCOSUR*" es uno de los emprendimientos de mayor transcendencia de los últimos tiempos, en el que los gobiernos de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, a los que se suman Venezuela, Chile y Bolivia, se han empeñado en la búsqueda de nuevos caminos de desarrollo económico que conduzcan a elevar el nivel de vida de sus habitantes. Para completar el proceso de integración y facilitar el tráfico de mercancías, el Paraguay está participando en varios otros proyectos de integración, como la construcción de represas hidroeléctricas para la producción energética, asimismo, la

utilización de los cursos de agua que conforman los ríos de la “Cuenca del Plata”, tales como Paraguay y Paraná, para transformarlos en “vías de transporte fluvial”, y constituir el medio de comunicación más seguro y barato. En tal sentido, se está llevando adelante el Proyecto conocido con el nombre de “HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ” (HPP), sistema fluvial integrado por el Canal Tamengo y los Ríos Paraguay, Paraná y parte del Río Uruguay. El 26 de Junio de 1992 se firmó el “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná” y sus seis “Protocolos Adicionales” sobre: “Asuntos Aduaneros”, “Navegación y Seguridad”, “Seguros”, “Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una mayor competitividad”, “Solución de Controversias” y “Cese Provisorio de Bandera”, suscritos entre los Gobiernos de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia en el Valle de las Leñas, Argentina, en el marco del “Tratado de la Cuenca del Plata”, entrando en vigencia el 13 de Marzo de 1995. Respecto a los Protocolos Adicionales, gran parte de sus cláusulas requieren ser reglamentadas. El objetivo principal del Acuerdo es “facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en el trazado comprendido por la Hidrovía, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar”. La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último que confluyen con el Río Uruguay y desembocan en el Río de la Plata, salida natural hacia el Océano Atlántico. El proyecto se extiende desde Cáceres en la República Federativa del Brasil, hasta Nueva Palmira en el Uruguay, incluyendo el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay compartido por la República de Bolivia y el Brasil. El emprendimiento abarca una zona de 200.000 km<sup>2</sup> con una población estimada en 40.000.000 de habitantes distribuidos en los territorios afectados de los cinco países y una extensión total de 3.442 Km de longitud. El objetivo final es transformar la “Cuenca del Río de la Plata” en un ámbito de progreso y bienestar, abierto para todos los que lo habitan y una puerta para todos los horizontes del mundo, en el que se deben conjugar los intereses nacionales y complementarlos con la iniciativa privada. La participación del sector privado es un factor primordial para el desarrollo de este proyecto, por lo que debe focalizarse su atención, coadyuvando al trabajo de los Gobiernos.

### **El personal de la explotación fluvio – marítima en Paraguay**

La Ley N°: 476/57 “CÓDIGO DE NAVEGACIÓN FLUVIAL Y MARÍTIMO”, se ocupa específicamente del Personal Navegante, o Personal Embarcado, Dotación o Tripulación de los Barcos Mercantes que enarbolan la bandera paraguaya, en su TÍTULO V “de la dotación de una embarcación, expresando en el Art. 44 lo siguiente: “Art. 44.- El personal

contratado para tripular una embarcación, a los efectos de su dirección, maniobras y servicios, constituye la dotación de la misa”; mientras que el Art. 45 del mismo cuerpo legal reza: “Art. 45.- El Personal de la Marina Mercante se clasifica, según las funciones que le competen a bordo, en cuatro clases: a) Personal de Cubierta do de Puente; b) Personal de Máquinas; c) Personal de Servicios Auxiliares, Generales o de Entrepunte; d) Aprendices”. Posteriormente, en el TÍTULO VI trata de “DE LA TRIPULACIÓN MÍNIMA Y DE SU CONTRATACIÓN”; en el TÍTULO VII del “PERSONAL SUPERIOR O DIRECTIVO”; en el TÍTULO VIII del “PERSONAL DE MAESTRANZA”; en el TÍTULO IX del “PERSONAL SUBALTERNO” y en el TÍTULO X de “LOS APRENDICES”; ergo, la citada normativa da un tratamiento específico a los trabajadores fluvio – marítimos que componen la “TRIPULACIÓN DE LOS BARCOS MERCANTES”. Debemos traer a colación y enfatizar, que la legislación mencionada data del año 1957, es decir de hace más de medio siglo, razón por la cual y debido además a la gran evolución de la construcción, sistemas de navegación, de comunicaciones, y de carga y descarga de las naves mercantes, que varias de las especificaciones, grados y aún denominaciones de los tripulantes, o han desaparecido o han quedado en letargo por el desuetudo; luego, se impone una legislación actualizada al respecto y que responda a los requerimientos de la “navegación fluvio – marítima” del presente, considerando incluso la habitabilidad de las construcciones navales modernas.

### **Personal fluvio –marítimo; personal navegante; personal embarcado o tripulación**

#### **a) El Capitán**

**(1) Concepto:** El Capitán es la persona física que tiene a su cargo la dirección y gobierno de un buque, mediante el pago de un salario convenido o una parte estipulada en los beneficios que el mismo ejerce; por una parte, como delegado de la autoridad pública, y por otra, como representante del propietario o armador (Art. 868 al 948 del Código de Comercio; Art. 47 al 67 de la Ley 476/57; Ley 928/27 y concordantes).

**(2) Evolución histórica:** En Roma, el “*Magister Navis*” (antecesor del Capitán) y el “*Exercitor Navis*” (antecesor del Armador) estaban a cargo de las funciones náuticas y comerciales del buque. En la Edad Media, existían las Asociaciones navales o *societas maris*, en las que las funciones directivas de la expedición y estaban a cargo del “*patronus*” y las funciones técnicas de la navegación a cargo del “*piloto de altura*”, llamado a su vez “*noxer*” por el Consulado del Mar. En el Siglo XVI, el “*Capitán*” asume las más amplias funciones y facultades; responsabilidades técnicas y atribuciones de director comercial y disciplinario de la aventura marítima. Llegó a opacar inclusive a la figura del “*armador*”.

“*A posteriori*”, las funciones técnicas del Capitán aumentan y disminuyen sus funciones comerciales, conservando su autoridad y atribuciones a bordo del buque (Por la aplicación del vapor, motores, adelantos técnicos diversos en la construcción y elementos de navegación y comunicaciones y la aparición de los “*Agentes Marítimos*”).

**(3) Legislación nacional – Capitán y personal navegante:** Código de Comercio (Libro III); Ley 928/27; Ley 476/57; Ley 429/57 y concordantes.

**(4) Requisitos para nombramiento del Capitán:** Ley 476/57 (Art. 58): Ciudadanía paraguaya, título habilitante; 25 años de edad cumplidos; Servicio Militar Obligatorio cumplido; documentos personales exigidos por la Ley; certificado médico expedido por la Dirección de Sanidad de la Armada.

**(5) Nombramiento y Cesación:** Al armador le corresponde el nombramiento del capitán (Art. 891 del Código de Comercio); así también al Armador le corresponde despedir al Capitán (Art. 891 del Código de Comercio – Art. 166 Ley 476/57). Si fuese despedido sin causa legítima o sin expresión de causa, tiene derecho a la indemnización del tercio de los sueldos que verosíblemente hubiere ganado en el viaje, si se lo despide antes del viaje, y el importe total si se lo despide durante el viaje (Art. 891 del Código de Comercio). Si el despedido fuese copartípe, puede renunciar como tal y exigir el reembolso del valor de su parte.

**(6) Retribución:** Art. 984, 985 del Código de Comercio. El Armador está obligado a pagar la retribución debida al Capitán al término de cada viaje, luego de la correspondiente rendición de cuentas.

**(7) Atribuciones:** (Art. 906 del Código de Comercio). El capitán de un buque concentra atribuciones y funciones en cantidad y calidad poco usuales, cuyo ejercicio implica a la vez posesión de cualidades personales especiales y una alta especialización profesional, como ser: 1°) Dictar las órdenes para el gobierno y dirección del buque; 2°) Imponer penas correccionales legales a las personas que perturben el orden del buque, cometan faltas de disciplina o se rehúsen u omitan prestar el servicio que le corresponda; 3°) Arrestar a los culpables de algún delito, levantar información del hecho y entregar los delincuentes a la autoridad competente.

**(8) Funciones y obligaciones públicas y del derecho privado:** \* **Públicas:** Son las que le competen como “*Delegado de la autoridad pública*”, a saber: a) Policiales (seguridad, judicial, sanitarias y aduaneras); b) Registro Civil (actas de nacimiento,

defunciones, matrimonios “*in articulo mortis*”, expresión de última voluntad del causante para beneficiar a herederos; c) Notariales: Recibir testamento de tripulantes o pasajeros. Todas las novedades deben ser asentadas en el Libro Diario de Navegación. \*\* **Del Derecho privado:** a) Ordinarias: Formar a la tripulación, ajustando a suboficiales y subalternos (No se le puede obligar a recibir tripulantes que no sean de su satisfacción - Art. 907 del Código de Comercio y Art. 60 de la Ley 476/57); “*Estado de navegabilidad del buque*” (Art. 923- Código de Comercio); Disponer reparaciones y compras necesarias (Art. 946 del Código de Comercio); Contratar fletamentos en ausencia del armador (Art. 944- Código del Comercio); llevar los libros obligatorios (Art. 925, 926, 927- Código de Comercio); b) Extraordinarias: Contraer deudas, girando “*letras de cambio marítimas*” o contratando préstamos a la gruesa (Art. 933, 945- Código de Comercio); solicitar venta judicial del buque al ser innavegable (Art. 874- Código de Comercio); representar judicialmente al armador.

**(9) Responsabilidad:** a) Frente al Propietario y al Armador: Responde por los daños culposos, por negligencia o impericia, sin intención criminal (maniobras erradas, falta de víveres, entre otros); responde por baratería (no exonerable por convenio interpartes); b) Frente a los cargadores: Responde por daños que sufra la carga a bordo, como depositario de la misma (arrumaje defectuoso o mala estiba a bordo); c) Frente a terceros: Responde por daños y perjuicios que sufran a bordo como consecuencia de desempeño de sus funciones al frente del buque.

**(10) Registro de los tripulantes:** “*Rol de la tripulación*”: Documento que debe llevar a bordo el capitán; debe confeccionarse en el puerto de armamento del buque e incluir estos datos: Individualización del buque; Capitán y miembros de la tripulación; puertos de salida y destino; sueldos estipulados; adelantos de sueldos; firma del Capitán y Oficiales (Art. 926 del Código de Comercio).

**(11) Muerte de un tripulante o pasajero:** Inventarios de documentos y pertenencias, en presencia de Oficiales de a bordo y dos testigos. Debe asentarse el acaecimiento en el Libro Diario de Navegación. Conservar los restos para su entrega a familiares/autoridad fluvio-marítima y/o entierro en el mar (sepultura marítima - Art. 927 del Código de Comercio). Los gastos de entierro quedan a cargo del buque, y los salarios deben ser abonados a herederos.

**(12) Baratería:** Todo acto de naturaleza criminal, ejecutado por el Capitán en el ejercicio de su empleo, o por la tripulación, o por uno y otro conjuntamente, del cual resulte daño al buque o a la carga, en oposición a la voluntad presunta de los dueños de la carga y del propietario o armador “*actos de la mala intención. La baratería del Capitán. “Es un acto malintencionado que tiende a beneficiarlo a él o a su tripulación, mediante el uso*

*inadecuado de la carga y el buque. El robo y el hurto a que se vean expuestas las mercancías por parte de la tripulación”.*

**(13) Abandono del puesto de servicio del Capitán:** (Art. 919, 928, 929 del Código de Comercio). El Capitán está obligado a permanecer a bordo, desde el principio al fin del viaje, sea cual fuere el peligro, salvo naufragio. Debe emplear la mayor diligencia para salvar la carga y los efectos del buque. Si a pesar de ello, los mismos se pierden o roban, el capitán queda exento de responsabilidad. Si abandona el buque durante el viaje, sin justificación, responde por daños y perjuicios resultantes y queda inhabilitado para el mando de buques por un plazo de 5 a 15 años, determinado por el Juez (Art. 919- Código de Comercio). Es también aplicable el Código Penal (Art. 214 y concordantes, según puesta en peligro en la navegación).

#### b) Personal Superior, Directivo o de Oficiales. Enumeración

Personal de Cubierta o de Puente	Personal de Máquinas	Personal de Servicios Auxiliares
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capitán</li> <li>- Capitán – Práctico</li> <li>- Práctico o Piloto</li> <li>- Patrón de 1ra, 2da y 3ra Clases</li> <li>- Patrón Timonel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maquinista naval superior (Jefe de Máquinas)</li> <li>- Maquinista de 1ra, 2da y 3ra. Categorías.</li> <li>- Conductor de 1ra, 2da y 3ra. Categorías.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Médico</li> <li>- Radio. Operador</li> <li>- Comisario de 1ra, 2da, y 3ra. Clases.</li> </ul>

Además de las referencias específicas al “*Capitán de un Barco*”; rescatamos de entre el “*Personal Superior o Directivo de una Embarcación*”, la figura del “*Práctico*” o “*Piloto*”, en consideración a su importancia para la operatividad de un buque para la navegación por vías acuáticas.

**Prácticos y Baqueanos:** El “*práctico*” o “*piloto*” es el personal especializado en la navegación de determinadas zonas marítimas, fluviales o lacustres, difíciles o peligrosas, habilitados por la autoridad fluvio-marítima para tal efecto. En el Río de la Plata también se

los conoce como *Baqueanos*. Son auxiliares/consejeros del capitán, en quienes nunca puede el mismo delegar su responsabilidad en el mando del buque. Por Art. 74 de la Ley 476/57 hay cuatro zonas de practicajes en el país, a saber: Prácticos de la Zona Norte (Asunción – Puerto Caballo); Prácticos de la Zona Sur (Asunción – Confluencia); Prácticos del Río Alto Paraná (Puerto España – Confluencia); Prácticos de la Cuarta Zona (Asunción – Río de la Plata). El practicaje es obligatorio en Paraguay para embarcaciones con propulsión propia de más de 220 toneladas de arqueo total (Art. 75 de la Ley 476/57)

### c) Personal de Maestranza. Enumeración

Personal de Cubierta o de Puente	Personal de Máquinas	Personal de Servicios Auxiliares
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contraмаestre</li> </ul>	Observación: La Ley N° 476/57 agrupa entre el Personal Directivo o Superior a los Conductores de 1ra., 2da. y 3ra. Clases; sin embargo en la misma Ley, los clasifica en el Título VIII, Capítulo II como “Personal de Maestranza”	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayordomos</li> <li>• Cocineros de 1ra. y 2da. Clases.</li> </ul>

Rescatamos de entre el “*Personal de Maestranza*”, que viene a constituirse como un Estamento de Mando Medio (al estilo del Capataz de las estancias rurales), la figura del “*Contraмаestre*”, en consideración a su importancia para la operatividad de un buque para la navegación por vías acuáticas.

**El Contraмаestre:** Es el jefe del personal subalterno de cubierta. Es encargado de velar por el cumplimiento de las órdenes del capitán y oficiales, en relación con el gobierno y maniobras del buque; también de la estiba, maniobras de atraque, desatraque y fondeo. En defecto del capitán y oficiales de puente, el comando del buque recae sobre su persona (Art. 119/128-Ley 476/57 - Art. 973 a 975 -Código de Comercio)

### d) Personal Subalterno. Enumeración

Personal de cubierta	Personal de máquinas	Personal de servicios auxiliares
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Timoneles</li> <li>• Marineros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foguistas</li> <li>• Caldereros</li> <li>• Limpiadores/engrasadores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cocineros de 2da y 3ra</li> <li>• Ayudantes de cocina</li> <li>• Mozos</li> </ul>

Rescatamos de entre el “*Personal Subalterno*”, la figura del “*Marinero*”, en consideración a su importancia para la operatividad de un buque para la navegación por vías acuáticas.

**El Marinero:** Constituye el primer eslabón entre los trabajadores fluvio – marítimos, es quien labora en la cubierta de los buques, en las maniobras, en las operaciones de atraque y zarpada, el que efectúa su mantenimiento básico y trabaja coordinado por las directivas del Contra maestre. Desde el momento de su embarque, será considerado personal de cubierta, directamente subordinado al Capitán, patrón o Contra maestre, y estará sujeto a la reglamentación de trabajo que le compete dentro del rol respectivo.

**e) Personal de Aprendices. Enumeración**

Personal de cubierta	Personal de máquinas	Personal de servicios auxiliares
• Aprendices	• Aprendices	• Aprendices

**El Aprendiz:** Constituye el producto que se modela y cincela en el semillero para la formación de los tripulantes; sean ellos Personal de Cubierta; Personal de Máquinas o Personal de los Servicios Auxiliares.

**Cuestionario sobre tripulantes, respondido por la jefatura de asuntos internacionales de la Prefectura General Naval (P.G.N.)**

**P:** *¿Existen en la actualidad Cursos de Capacitación del Personal Embarcado de la Marina mercante Nacional?*

**R:** *Los cursos se realizan en la Escuela Náutica de la Armada Paraguaya, que funciona en las instalaciones de los arsenales de Marina.*

**P:** *¿Cuentan con Contratos los Tripulantes, para su embarque, con sus respectivas Empresas Navieras?*

**R:** *Sí; o por lo menos la mayoría; pero, con las Empresas Navieras que se consultó y con los propios navegantes, ellos cuentan con sus respectivos “Contratos de Ajuste”; aunque, se debería confirmar ello con las Asociaciones de Tripulantes.*

**P:** *¿Existe un “Registro de Contratos de Ajuste” entre tripulantes y Empresas Navieras?*

**R:** *Cada Empresa Naviera o Compañía de Navegación tendría que contar con esos documentos; esto es prácticamente una responsabilidad de las mismas y de cada tripulante.*

**P:** *¿Qué incidencia tienen en el sector los Sindicatos de Trabajadores Fluvio – Marítimos?*

**R:** *Han perdido fuerza los Sindicatos últimamente; los tripulantes no tienen mayor inconveniente, trabajan muy bien en la actualidad.*

**P:** *¿Está habilitado por la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) el tripulante paraguayo?*

**R:** *El Estado Paraguayo está representado ante la O.M.I. a través de la Prefectura General Naval (P.G.N.), reconocida como Autoridad Fluvio – Marítima. La P.G.N. se rige por leyes y decretos para ejercer su competencia en ese campo; la Escuela Náutica dicta cursos modulares y el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM) apoya lógicamente lo necesario; la Marina Mercante Nacional cuenta con personal capacitado.*

**P:** *¿Existen denuncias en la P.G.N. de los tripulantes en contra de sus respectivas Empresas Navieras?*

**R:** *La P.G.N. no lleva el registro de estos hechos. Ningún tripulante conversa o comenta al respecto. Exclusivamente es un tema de cada tripulante.*

**P:** *¿Tienen una apreciación sobre el grado de satisfacción de los tripulantes con su trabajo?*

**R:** Realmente, no existe “grado de insatisfacción”; los tripulantes perciben un salario acorde a su trabajo y cada Empresa Naviera se esfuerza en contar con los mejores tripulantes del mercado. Así que se puede afirmar que existe un alto “grado de satisfacción” de los tripulantes con su trabajo.

**P:** *¿Qué se sabe con respecto a los salarios percibidos por el personal navegante?*

**R:** Los tripulantes de la Marina Mercante Nacional perciben un salario muy alto con relación a los demás trabajadores paraguayos; los trabajadores fluvio – marítimos están ocupando una posición laboral privilegiada.

**P:** *¿Con qué cantidad de Sumarios a Tripulantes se cuenta en el presente en la P.G.N.?*

**R:** Actualmente se tienen contabilizados o registrados diez (10) Sumarios practicados; algunos ya finiquitados y otros en proceso.

**P:** *¿Cuáles son los tipos de faltas o causales de los Sumarios practicados por la P.G.N.?*

**R:** Los mismos están referidos a hundimientos o naufragios, varaduras o encallamiento, trámites administrativos y muy escasos de índole disciplinario”.

### **Personal terrestre de la explotación fluvio - marítima**

Los barcos de la marina mercante nacional, así como las embarcaciones en general cobran vida gracias a la tripulación que los mueve y gobierna; sin embargo, estas operaciones son factibles gracias a la actividad complementaria y eficaz de varias personas que desde los muelles, los talleres, las proveedurías navales, las oficinas administrativas, las agencias marítimas, etc.; a estas personas, que no forman parte de la tripulación, pero sí coadyuvan a la actividad y operatividad de los buques, se los denomina en forma genérica: “Personal Terrestre de la Explotación Fluvio – Marítima”; pudiendo mencionarse en forma especial entre los mismos, al mismo “propietario, al armador, a los agentes marítimos”; pasando a continuación a hacer una referencia específica a los “Agentes Marítimos”. El o los “Propietario/s”: Es/son el/los titular/es del dominio de un buque o embarcación; pueden ser personas físicas o jurídicas. El “Armador”: Es la persona física o jurídica que se encarga de la explotación comercial del buque o embarcación. El “Agente

*Marítimo*”: Es la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo y comercial, vinculadas a la entrada, permanencia y salida de un buque, así como el embarco y desembarco de pasajeros y tripulantes, carga y descarga de mercaderías. Es el representante del armador en un puerto determinado. El Código de Comercio lo denomina *Consignatario*. Las Agencias Marítimas se organizan en departamentos y gerencias (Personal Superior), bajo la dirección máxima de un Gerente General. El Gerente de Operaciones se ocupa de la atención, reparación, mantenimiento y operaciones en general de los buques. El Gerente de Administración se ocupa de las finanzas, compras, seguros, contabilidad, etc. El Gerente de Tráfico se ocupa de los fletes, pasajes, etc. En los Talleres de las Empresas Navieras se cuenta con los Ingenieros Jefes Técnicos y los Jefes de Talleres (Personal Superior). Los mandos medios lo forman los Jefes de Departamentos, Secciones y Sub-Gerentes; el Personal Subalterno Terrestre de la Explotación Fluvio-Marítima es el que se ocupa de las tareas complementarias de apoyo a la explotación marítima, dentro de las especialidades (operadores informáticos, secretarios/as, choferes, archivadores, ordenanzas, mecánicos, engrasadores, limpiadores, etc.).

### El “Contrato de Ajuste”

Es un acuerdo de voluntades entre tripulante y armador, en virtud del cual el tripulante se obliga a prestar servicios de su especialidad a bordo de un buque, mediante una remuneración determinada. La atribución de enrolar (incluir en el rol de la tripulación), corresponde al capitán, quien puede oponerse al ajuste de algún tripulante en caso de que no reúna la idoneidad necesaria. Solo enrolará a personas inscriptas en la matrícula Marítima (Art. 907 del Código de Comercio – Art. 60 de la Ley 476/57)

**Naturaleza jurídica:** Es un tipo de contrato de trabajo, con características especiales, por el ámbito *sui generis* en que se desarrolla. Se regulan v.g. los “*francos compensatorios*”, debido a la condición de continuo “*apresto*” en que se hallan los tripulantes a bordo de un buque; asimismo se regulan la “*falta de disciplina*” o la “*insubordinación*”, que pueden ocasionar el despido del tripulante; son delitos y/o faltas típicamente militares, derivados del carácter de delegado de la autoridad pública del Capitán.

### Modalidades:

**Según su duración:** 1) Por tiempo determinado o por tiempo indeterminado o indefinido;

Por viaje: (uno o más). Si no se especifica, se entiende por “*viaje redondo*”.

**Remuneración:** La remuneración o salario fijado es por la duración del viaje, o mediante participación en las utilidades. Cuando el contrato de ajuste es por tiempo, se remunera con paga mensual por ese período. Si se celebra el ajuste con el armador, éste puede disponer que el tripulante preste servicios en cualquiera de los buques explotados comercialmente por él.

**Formación y prueba del contrato:** El contrato de ajuste debe probarse por escrito. También puede probarse con el Rol de la tripulación, con la libreta de navegación, con las constancias en el Libro de cuentas y razón o con una nota constancia del Capitán.

### **OBLIGACIONES RECÍPROCAS ENTRE CAPITÁN Y TRIPULANTE:**

**1. Del Capitán:** Alimentación, pago de salarios, pago de recompensas extraordinarias, asistencia médica, indemnizaciones en caso de despido injustificado

**2. Del tripulante:** Trabajo eficiente, según su especialidad; obediencia a las órdenes del Capitán y Oficiales (Art. 989 del Código de Comercio).

### **DESPIDO DE TRIPULANTE/RESCISIÓN DEL CONTRATO DE AJUSTE:**

**a. Despido de Tripulante: Causas de despido justificado:** Perpetrar delito; embriaguez habitual; ignorancia del servicio; cualquier ocurrencia que le impida cumplir sus obligaciones excepto los casos previstos en el Art. 1010 del Código de Comercio (lesión o enfermedad al servicio del buque);

#### **b. Consecuencias del despido:**

**(1) Con justa causa:** Tripulante sin derecho a indemnización, pero sí a recibir sus salarios hasta el día del despido;

**(2) Sin justa causa:** Si es antes de salir del puerto de ajuste, debe ser indemnizado con la tercera parte de los sueldos que habría ganado durante el viaje; Si es durante el viaje, se le deberá abonar la totalidad de los sueldos que habría percibido hasta el fin del viaje. Cuando el capitán despide a un tripulante sin justa causa, no tiene derecho de exigir del

armador el monto de las indemnizaciones pagadas, a no ser que hubiera sido cumpliendo su expresa indicación o autorización (Art. 991 - 993 del Código de Comercio).

**c. Rescisión del Contrato de ajuste por parte del Tripulante:** Si el capitán altera el destino estipulado; si el país entra en guerra; si contratado para ir en convoy, éste no se verifica; si se muere o es despedido el Capitán; si se muda el buque (Art. 994 del Código de Comercio); si el viaje es revocado por fuerza mayor, no corresponde indemnización; si es por voluntad del Armador, sí se le indemniza.

**d. Abandono del puesto de servicio por el Tripulante:** El Tripulante que abandone su puesto de servicio antes de la llegada a puerto, será castigado con prisión de un mes a un año. La Ley reprime los delitos contra la seguridad de la navegación, por eso, la pena será también aplicable al tripulante que dejare de cumplir voluntariamente sus obligaciones, aunque no abandonare su puesto. Si por causa de abandono del puesto pone en peligro la seguridad del buque, la pena es de 1 a 6 años (Art. 214 del Código Penal).

### **LESIONES, ENFERMEDADES, FALLECIMIENTO DEL TRIPULANTE:**

**a. Lesiones y enfermedades:** Las lesiones y enfermedades sufridas durante el viaje, le dan derecho a ser asistido por cuenta del Armador y a ser indemnizado por éste, en caso de quedar incapacitado. El enfermo, herido o mutilado, tiene derecho a todo su sueldo hasta su total restablecimiento y regreso al puerto de ajuste más indemnización por gasto de retorno. Si sale sin licencia y se enferma o sufre lesión en tierra, corren por su cuenta los gastos y no percibe sueldo (Art. 1010, 1012, 1013 del Código de Comercio).

**b. Muerte del Tripulante:** Si ocurre durante el viaje: Sus restos deben ser conservados o evacuados o recibir la “*sepultura en el mar*”; los gastos del entierro corren por cuenta del Armador; su salario correspondiente hasta el día de su muerte, se deberá abonar a sus herederos. Si fallece en defensa del buque, se considerará como que ha seguido vivo al efecto del pago de los sueldos y la participación en las utilidades, hasta la llegada del buque a destino (Art. 1014, 1015 del Código de Comercio)

### **El convenio sobre el trabajo marítimo. Las certificaciones**

La Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.), dependiente de la O.N.U., ha establecido el “*CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO*” en el año 2006, con entrada en vigor: 20 agosto 2013; expresando entre otros varios puntos en su Preámbulo:

“... La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 7 de febrero de 2006, en su nonagésima cuarta reunión, deseando elaborar un instrumento único y coherente que recoja en lo posible todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes, así como los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, y en particular en: ... Teniendo presente el mandato fundamental de la Organización, esto es, promover condiciones de trabajo decente; Recordando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998; Teniendo presente también que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otros derechos reconocidos como derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas; Considerando que las actividades del sector marítimo se desarrollan en el mundo entero y que, por ende, la gente de mar necesita una protección especial; Teniendo presentes también las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado, así como los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar contenidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado; Recordando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, establece un marco jurídico general con arreglo al cual deben regirse todas las actividades que se realicen en los mares y océanos y tiene una importancia estratégica como base para la acción y cooperación en el sector marítimo en los planos nacional, regional y mundial, y que es necesario mantener la integridad de su contenido; Recordando que el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón; Recordando el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, según el cual en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las previstas en el convenio o la recomendación; Decidida a procurar que este nuevo instrumento se formule de tal manera que tenga la mayor aceptación posible entre los gobiernos, los armadores y la gente de mar comprometidos con los principios del trabajo decente, que pueda actualizarse fácilmente y que facilite una

*aplicación y un control de la aplicación efectivos de sus disposiciones; Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la elaboración de dicho instrumento, cuestión que constituye el único punto del orden del día de la reunión, y Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha veintitrés de febrero de dos mil seis, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006...” (Sic.).*

Debemos resaltar que la República del Paraguay, si bien es miembro de la O.I.T. y de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), ante la cual está representada por la Prefectura General Naval (P.G.N.); sin embargo no es ratificataria del Convenio de la O.M.I. “*STCW DE CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL NAVEGANTE*”, el que incluso ha sido enmendado últimamente por el “*CONVENIO DE MANILA 2010*”; es menester que nuestro país, en su condición de tercera flota mercante fluvial mundial, además de la adecuación que ha efectuado para certificar a al personal que navega en la “*Hidrovia Paraguay-Paraná*”; asuma su condición de eslabón importante en la cadena logística del “*transporte fluvio – marítimo*” y se aboque a la formación del personal navegante, acorde a los estándares exigidos por la normativa marítima internacional, posibilitando, a través de sus certificados expedidos, que el personal capacitado emergente, se encuentre en condiciones de embarcar y tripular cualquier embarcación, tanto de carácter fluvial como marítimo. Por considerarlo de alto interés transcribimos a continuación un trabajo elaborado por un catedrático español de renombre: “***Las enmiendas de Manila 2010 al Convenio STCW 78/95: Un nuevo perfil formativo para la Gente de Mar. Jaime Rodrigo de Larrucea. Profesor de Derecho Marítimo (UPC). Antecedentes: El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (SCTW 78) fue aprobado por la OMI en 1978 y entró en vigor en 1984 (España, ver BOE 7 noviembre 1984). En 1992 y tras su entrada en vigor los estados partes formularon diversas críticas, que fueron estimadas en la revisión de 1995, entre ellas: falta de estándares claros y precisos de competencia; falta de control por el estado del puerto (PSC); falta de atribución a la OMI sobre vigilancia de su cumplimiento; falta de previsión formativa en relación a los nuevos buques; etc. Todo ello dio lugar a la nueva edición de 1995, mediante un Código obligatorio (Anexo 2, Acta final de la Conferencia), que consta de dos partes: A) Parte obligatoria, que detalla los estándares mínimos que deben mantener las partes del Convenio; B) Recomendaciones y orientaciones en la aplicación del Convenio. Los cambios tecnológicos y de explotación y gestión naviera hicieron que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC), a través del Subcomité de Normas de Formación y Guardia, abordase la cuestión sobre las siguientes premisas: mantener los principios y objetivos del Convenio 78/95; mantener las normas existentes obviando los***

problemas interpretativos; incorporar los avances tecnológicos; asegurar una comunicación eficaz; incorporar los aspectos de protección; incluir las actividades en mar abierto y el transporte de corta distancia, etc. En nuestro país han entrado en vigor el 1 de enero de 2012, las mismas fueron publicadas en el BOE nº 67, de 19 marzo 2012, nº disp. 3857) **La necesaria coordinación entre el SCTW y el Código ISM: nuevos ámbitos y perfiles de responsabilidad: Niveles de Gestión, Operacional y de Apoyo** Las edición de 2010 contempla una novedad cualitativa sumamente importante: la estratificación en tres niveles de la Gente de mar, en atención a su funcionalidad, responsabilidad y formación: Gestión, Operacional y de Apoyo. Resulta patente la preocupación por los procedimientos operativos, que están ya presentes desde el Código IGS (International Safety Management). Previsiblemente los nuevos DOC (Document of Compliance) de a bordo, contemplarán estos niveles: 1º Gestión: Capitán y primer oficial de puente; Jefe de Máquinas y primer oficial; que presten servicio a bordo de un buque de navegación marítima que garanticen un desarrollo correcto de sus funciones. 2º Operacional: Oficial de guardia de navegación o de máquinas, operador de radio. Mantener un control de sus funciones de acuerdo con los procedimientos pertinentes y bajo la dirección y supervisión de una persona del nivel superior: gestión. 3º Apoyo: desarrollo de funciones, cometidos o funciones asignadas bajo la dirección y supervisión de persona que preste servicio a nivel de gestión u operacional. **Contenido de las enmiendas 2010. Principales novedades:** La nueva formulación del Convenio contempla la formación específica para el marinero de puente y máquinas, estableciendo una carrera profesional. Introduce la figura del radio operador y establece nuevos requisitos para los buques tanque (incluyendo gas licuado) y de pasaje (buques de pasaje de transbordo rodado). Se hace especial hincapié en las normas de protection & security (PBIP-ISPS), incluyendo de manear específica el ataque de piratas. Igualmente se recogen los aspectos formativos del proyecto de Código Polar, para la navegación en aguas polares (ver Resol. A 1024 (26) Directrices para buques que naveguen en aguas polares). Conviene destacar que los redactores y la Conferencia de Manila han tenido presente la previsible entrada en vigor de la Convención de Trabajo Marítimo (MLC 2006) en temas capitales como aptitud médica y tiempos de descanso. **Capítulo I: Disposiciones Generales: Prevención de prácticas fraudulentas: bases electrónicas de títulos y Certificados; Mecanismo de evaluación y seguimiento del Convenio. Normas de aptitud médica y aptitud física de la Gente de mar, en línea con el MLC 2006 (Convenio Trabajo Marítimo OMI/OIT) Capítulo II: EL Capitán y la sección de puente. Formación en navegación astronómica, radar, GPS, etc. Requisitos de formación para el marinero de puente. Liderazgo y trabajo en equipo. Tráfico marítimo. Capítulo III: Sección de Máquinas: actualización competencias maquinistas. Requisitos formación marinero máquinas. Liderazgo y trabajo en equipo. Prevención de la contaminación**

marina. Capítulo IV: Radiocomunicaciones: buques obligados al GMDSS y no. Figura del Radio operador. Capítulo v: Requisitos especiales de formación para el personal de determinados buques: se incluyen todos los buques tanque, incluso los que transporten gas licuado. En relación a los buques de pasaje se incluyen los " buques de pasaje de transbordo rodado" para englobar todos los barcos de pasaje. Navegación polar, en línea con el Código (Proyecto) OMI del Código Polar. Capítulo IV: Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia: normas de protección, prevención de actos ilícitos a bordo y formación específica para el riesgo de ataques por piratas. Mecanismos de respuesta. Capítulo VII: Titulación Alternativa: Convalidaciones, equivalencias y exenciones. Capítulo VIII: Guardia de Navegación: actualización sobre horas de trabajo y descanso. Prevención del abuso de drogas y alcohol. Nuevos requisitos en materia de formación relativos a la incorporación de nuevas tecnologías como las cartas electrónicas y los sistemas de información (ECDIS). El ECDIS es un sistema de navegación computarizado, de acuerdo con la normativa OMI y que supone una alternativa a las cartas papel. Esta normativa se incluyó en el Cap. 19.2 SOLAS V y entro en vigor el 1 de julio del 2012. La puesta en marcha va ser gradual en atención a la distinción entre buques "nuevos" y "existentes". Como requisito mínimo, toda la oficialidad de puente debe tener el curso OMI 1.27 (Uso operacional del Sistema de información y utilización de cartas electrónicas). La formación es específica para cada buque, así como su inclusión en el Código ISM. La UE ya ha publicado unas Directrices para el control del Estado del puerto sobre Cartas electrónicas, de acuerdo con el Memorándum de Paris. El control del puerto (Port State Control) está autorizado para verificar si el Capitán y los oficiales de guardia de puente pueden demostrar la competencia con el ECDIS y su uso. Obviamente la utilización del ECDIS supone un importante cambio cualitativo en la tecnología de la navegación. Las nuevas enmiendas 2010 cubren una parte importante de las deficiencias en la aplicación del Convenio 78/95, de manera muy relevante la necesaria coordinación ISM-SCTW 78/95, los avances tecnológicos, los nuevos riesgos de la navegación, etc. En igual sentido la entrada en vigor para el 2013 de la Convención de Trabajo Marítimo va a suponer un avance importantísimo en un auténtico estatuto jurídico para la gente de mar, a la que no resultan ajenos los aspectos profesionales y formativos..." (Sic.).

### **La posible configuración de un fraude laboral marítimo**

Las maximización del lucro, en detrimento de otros aspectos, que posibilitan las "Banderas de Conveniencia" (FOC'S), ha permitido en algunos países, como en el caso de la Argentina, autorizar a los armadores nacionales a solicitar el cese de bandera nacional,

para enarbolar un pabellón a su elección, con el argumento de que puedan de esta manera competir en el mercado internacional de fletes. Se pueden matricular fácilmente en los denominados “registros abiertos”. Los buques pasan a enarbolar en su propio país las “Banderas de Conveniencia” (FOC’S), para aprovecharse de sus beneficios, en desmedro de los derechos de la tripulación, utilizando generalmente, en forma simulada la figura de un presunto operador, quien aparece como contratante o empleador del tripulante. A pesar de seguir siendo la empresa la propietaria real del buque y armadora, con domicilio en su país, pretende fraudulentamente aplicar a la relación laboral la ley de otro país, que por supuesto, no controla tal relación. La Ley N° 213/93 “Código Laboral de la República del Paraguay”, dispone en el Art. 41 “De las Cláusulas con condiciones injustas” que “se considerará como nula toda cláusula del contrato en la que una de las partes abuse de la necesidad o inexperiencia del otro contratante, para imponerle condiciones injustas o no equitativas”, dicha disposición concuerda con los Art. 3°, 5° y otros del mismo cuerpo legal, por lo que la contratación de connacionales, en el territorio nacional, bajo regímenes menos tuitivos, como ocurre con las contrataciones como tripulantes de los barcos de las denominadas “Banderas de Conveniencia” (FOC’S), pasaría a constituirse en una suerte de fraude laboral. A su vez, la doctrina en este aspecto ha expresado que ello “se trata de simulación (apariencia de un acto distinto al real) o de fraude (entendido como la infracción directa de la ley o en otro sentido más riguroso como la elección de caminos desviados para lograr el incumplimiento a la ley laboral)”. La Jurisprudencia internacional, antes de darse el fenómeno masivo de cambio de bandera ha reconocido la configuración del fraude en el caso de trabajadores marítimos embarcados en buques que enarbolan “Banderas de Conveniencia” (FOC’S). Se ha sostenido que: “El fraude también se manifiesta por el intento de trasladar una relación del plano nacional al plano de otro país con ordenamiento jurídico distinto”. En el caso particular del personal embarcado paraguayo, aún si se emplean “Banderas de Conveniencia” (FOC’S), se debe considerar las disposiciones del propio Código de Comercio, aún vigente en su Libro Tercero (Art. 856 a 1378), así como los de la Ley N° 928/27 “Reglamento de Capitanías”, la Ley N° 476/57 “Código de Navegación Fluvial y Marítima”, así como las actuales disposiciones de la Ley N° 269/93 “Que aprueba el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná y sus seis Protocolos Adicionales”; la contratación de tripulantes se determina por la ley del Estado que otorga la bandera. Como la obtención de dichas banderas tiene por finalidad eludir el cumplimiento de ciertas normas, entre otras, las laborales, si no existen motivos reales para que el buque obtuviese nacionalidad extranjera, se considera como si se tratara de un trabajo ejecutado en nuestro país. El acogimiento a una “Bandera de Conveniencia” (FOC’S) por parte de los armadores locales, la suscripción de contratos de ajuste cuyo marco regulatorio es la ley extranjera del país del

pabellón que han elegido y la referencia que se establecen en tales contratos a la aplicabilidad de las normas y competencia de las autoridades del país extranjero, es efectuado con clara simulación del acto verdadero y fraude a la ley laboral, en razón de las siguientes circunstancias: a) Por ser la empleadora la propietaria real y la armadora de los citados buques; b) Por ser el país generalmente el lugar de la ejecución del contrato; c) Por ser los puertos del país los lugares de contratación, embarco y desembarco de tripulantes; d) Por ser el tripulante y la empresa, nacionales, domiciliados en el propio país. Como puede observarse, todos los extremos atinentes a la contratación, ejecución del contrato y su extinción y las condiciones personales del empleado y empleador, son absolutamente vinculados al territorio nacional y a pesar de ello, se le aplica a tal relación laboral una legislación extranjera (foránea).

El abuso del derecho: *“Iuris error nulli prodest”* (A nadie le aprovecha el error de derecho). *“Ius est ars boni et aequi”* (El derecho es el arte de lo bueno y de lo justo). *“Abuso del derecho: Ejercicio del mismo más en perjuicio ajeno que en provecho propio. El empleo antisocial de alguna facultad jurídica. Acción u omisión jurídica, positivamente protegida, que lesiona un legítimo interés, desprovisto de correlativa o concreta defensa...”* Ya en la formulación contemporánea y al decir de Saleilles, *“el ejercicio anormal de un derecho, el ejercicio contrario al destino económico o social del derecho subjetivo...”* El derecho cesa donde el abuso comienza... *Abusus: Voz latina que hace referencia al derecho que tenían los propietarios de abusar de la cosa que les pertenecía, hasta el punto de poder destruirla...”* (Ossorio Manuel – *“Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales”*, 23ª. Edic., Pp. 29/30). En el caso de las *“Banderas de Conveniencia”* (FOC’S) se efectúa un ejercicio disfuncional de dicho derecho, desnaturalizándose la función para el que fue creado, que no es precisamente para desviar la aplicación de normas de protección social para abaratar costos. Tanto la ley como la doctrina sostienen que el ejercicio disfuncional de los derechos está prohibido. Mucho se ha dicho acerca de la naturaleza jurídica de este instituto y la terminología que se utiliza no es uniforme. Es menester precisar que al hablar de *“abuso”* se alude al ejercicio antifuncional de un derecho, es decir, aquel que desnaturaliza la función para el que debe servir ese derecho o que desvía la finalidad que con él se debe perseguir, contrariando así la buena fe, la moral, o la propia ley que lo reconoce. Entendido así el *“abuso del derecho presenta dos virtualidades: 1) Por un lado, constituye una causa perentoria para negar al titular del derecho mal usado la protección del ordenamiento jurídico; 2) Por otro, constituye una fuente de responsabilidad que obliga a la reparación del daño que puede causar”*. Demuestra la relatividad de los derechos, pues si bien la ley ampara el ejercicio regular que

se haga de ellos, prohíbe el “*ejercicio antifuncional*” que los desnaturaliza y está directamente vinculado con la figura del “*fraude laboral*”.

El impacto regional negativo: Ante una integración económica en mercados laborales desiguales, con niveles considerables de desempleo o sobre demandas del mismo, se producen importantes desequilibrios, cuya solución es la inercia o tendencia a “*uniformar hacia abajo*”, las condiciones de contratación o en su caso, las normas mínimas de protección laboral. El reemplazo de la bandera nacional por los pabellones o “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S), arroja como resultante, uniformar la legislación laboral en un común denominador, que está por debajo de la legislación nacional e internacional (Convenios de la OIT), debido a la aplicación a ese contrato de ajuste del derecho del pabellón, que por añadidura ese país no controla, produciéndose una inobservancia total de las normas de protección. En consecuencia, a través del acogimiento masivo y deliberado de tales banderas, se genera la multiplicación de desajustes en cadena, que implican que las reglas del mercado, privan sobre los intereses sociales, no solo nacionales, sino regionales, violentando de esta manera, las posibilidades de futuras y esperadas armonizaciones legislativas en este aspecto. Constituyendo, en consecuencia, una antítesis o, si se quiere, el embrión de la desintegración, por lo menos en el ámbito de la legislación laboral marítima, cuya armonía no va a estar dada por la síntesis media de la legislación de los países integrados, sino por la tendencia a uniformar, en los hechos, condiciones de contratación deprimidas. Valga destacar el caso de la Hidrovía Paraguay – Paraná, o el denominado MERCOSUR, en los cuales, será difícil que los armadores acepten el marco de una legislación que se proyecte para la región, atento a que las reglas del mercado en tal contexto de permisibilidad los lleva directamente a optar por el expediente más cómodo y rentable de los pabellones o “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S); esto se ve amenazado por el agravante que en la información internacional actual se menciona a uno de los integrantes del “*Acuerdo de la Hidrovía Paraguay – Paraná*”, la República de Bolivia como país otorgante de su pabellón como “*Bandera de Conveniencia*”; ello no deja de ser un peligro potencial para la flota mercante de toda la región y particularmente de la República del Paraguay, hoy por hoy el país que cuenta con la mayor cantidad de bodegas de la Hidrovía y que tiene previstas las normas de la protección de su pabellón, siendo por tanto adverso al establecimiento y empleo de las “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S), en tanto en el espectro marítimo mundial como en el ámbito fluvio – marítimo al cual pertenece nuestra patria. Por lo expresado, que la inserción y aceptación en la región de las “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S) constituirán un fuerte impulso a la desarmonización regional de la legislación laboral marítima, posibilitando la aplicación de una legislación extranjera heterogénea y extrarregional, que representa una verdadera involución en el

progreso jurídico y social, implicando ello un claro caso de fraude laboral en el contrato de ajuste. Las “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S) más habituales en la actualidad son: Antigua y Barbuda; Belize, Islas Cayman; Antillas Holandesas; San Vicente; Panamá; Honduras; Bahamas; Costa Rica (Centroamérica y Antillas - Mar Caribe); Bermudas (Océano Atlántico); Islas Cook (Polinesia – Oceanía); Islas Marshall (Oceanía); Liberia; Guinea Ecuatorial (África Occidental); Malta; Chipre (Europa - Mar Mediterráneo); Gibraltar (Océano Atlántico/Mar Mediterráneo); Líbano (Asia Occidental); Omán (Emirato – Asia Occidental); Islas Kerguelen Océano Índico Austral) Mauricio (África Oriental – Océano Índico); Sri Lanka (Asia – Océano Índico - Sudeste de India); Tuvalu (Noreste de Australia – Océano Pacífico); Vanuatu (Este de Australia – Océano Pacífico); Bolivia (País Mediterráneo - Sudamérica); etc. Los aspectos laborales y sociales han sido permanentemente cuestionados en los organismos internacionales que dan cuenta de las trasgresiones registradas generalmente a bordo de los buques que enarbolan las “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S). Consecuentemente, las ventajas económicas que obtienen los armadores se contraponen a la pérdida que representa para un país la transferencia de un buque de su propia bandera a esos registros: a) perjuicio económico para su balanza de pagos; b) mayor probabilidad de siniestros; c) mengua para los intereses de la carga y por ende del comercio exterior; d) desplazamiento de las tripulaciones nacionales, que se ven reemplazadas por extranjeros provenientes de países subdesarrollados dispuestos a aceptar condiciones laborales y sociales por debajo del nivel reconocido en los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para la Gente de Mar, toda vez que no acepten trabajar por las mismas condiciones, renunciando obviamente a la legislación de su propio país. Estos pabellones o “*Banderas de Conveniencia*” (FOC’S) ejercen una competencia desleal contra aquellos armadores que registran sus buques en registros normales, que cumplen con las prescripciones internacionales y que, por tanto tienen costos de explotación mayores. El derecho de otorgar o no el pabellón de un buque pertenecen enteramente al Estado requerido. En este aspecto, el ingreso de un buque a un determinado registro implica el sometimiento a su orden jurídico interno, del mismo modo que a las vicisitudes que se produzcan en el mismo (cambio de normas, derogaciones e incorporación de nuevas disposiciones, etc.). También las regulaciones internas determinan las condiciones sobre el “*cese de bandera*”.

## Conclusión

La “*Hidrovía Paraguay-Paraná*” (H.P.P.), cuya posición central ocupa la República del Paraguay, está generando mejor competitividad en el usuario paraguayo, hoy por hoy el mayor armador de la misma; es el mayor eje de comunicación fluvial y de transporte entre

Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Sus beneficios principales son: la reducción de los costos de transporte; es un formidable elemento de integración y desarrollo regional. Actualmente se tiene una actividad *“in crescendo”* en lo que se refiere al transporte fluvial por este importante eje de integración, por el que discurre cuando menos el 85% del comercio de exportación e importación de nuestro país, de allí viene su relevante impacto y necesidad de un enfoque de estudio cada vez más específico, incluyendo la necesidad emergente de especialistas en la rama del derecho que se ocupa exclusivamente de los diversos aspectos de la actividad mercantil náutica y similares.

Un segmento cada vez más importante de los trabajadores paraguayos se dedica a la *“actividad fluvio-marítima”*; razón que amerita que se efectúe cada día con mayor asiduidad y detalles un *“Análisis de la Legislación Laboral y los Derechos Humanos”*, referidos a este rubro de nuestra legislación laboral, constituida en fuerte elemento de propulsión de la economía del Paraguay. Entre estos trabajadores, cuentan con una relevancia especial los llamados *“tripulantes”*; o *“personal embarcado”*; o *“personal navegante”* o simplemente *“marinos”*; más el personal terrestre asignado a la *“explotación fluvio – marítima”*. Están relacionados laboralmente con los *“armadores”* de las empresas navieras, mediante la firma de un Contrato Laboral de característica especial, llamado: *“Contrato de Ajuste”*; el cual debe ser perfeccionado, para optimizar la relación patronal-empleado y evitar o minimizar las fricciones en este trato o contravenciones innecesarias a la legislación laboral.

La capacitación del personal embarcado, el de los técnicos y administrativos que coadyuvan a su labor, así como el de los astilleros, puertos, depósitos, estibadores y otros allegados a la actividad mercantil náutica deben aumentar en cualitativa y cuantitativamente, para beneficio de nuestro país, que en la actualidad se ha convertido en la tercera flota fluvial del mundo.

La optimización de la Escuela Náutica Nacional debe ser indubitable y estricta, conforme a normativa internacional; y la certificación del personal embarcado conforme a las normas de la O.I.T. y de la O.M.I. debe ser una meta a corto plazo para las autoridades fluvio-marítimas nacionales, para que el navegante paraguayo no se encuentre marginado de la posibilidad de trabajar en otras flotas mercantes mundiales, sean ellas fluviales o marítimas; evitando además todo posible *“fraude laboral marítimo”*, por el rechazo a convertir al nuestro en un país con *“bandera de conveniencia”*. Asimismo las otras personas que laboran en las áreas relacionadas, deben estar cada vez más calificadas y

experimentadas, de tal forma a que la República del Paraguay siga en la senda del constante desarrollo.

### **Bibliografía**

Bracho Palma, J. (2005) *La defensa marítima en la Capitanía General de Venezuela*. Caracas, Venezuela.

Brittin, H. (1991) *Derecho Internacional para oficiales en el mar*, Annapolis, EE.UU. de América.

Brizuela Servín, S. (2004) *Hidrografía Paraguay – Paraná: Aspectos Legales de la Navegación*. Asunción, Paraguay. Tesis Doctoral

Brizuela Servín, S. (2012) *Derecho Marítimo en Paraguay*. Asunción. Editorial “El Foro”.

Brizuela Servín, S. (2017) *Derecho Marítimo. 2 ed.* Asunción. Editorial “El Foro”.

Convenios y Recomendaciones sobre el Trabajo Marítimo. (2006) O.I.T., Ginebra, Suiza.

Domínguez Wilson-Smith, A. (2014) *Flota Fluvial y Competitividad*”. Asunción. Editorial – Diario “La Nación”.

Ferreira, E. (2013). *La Hidrografía Paraguay-Paraná como Eje de Integración Regional*” – Asunción. 4ta. Expo-Logística, Hotel “Sheraton”.

Gigena, E. (2001) *Fraude Laboral Marítimo*. Buenos Aires. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Martínez Busch, J. (1994) *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile. Edit. Andrés Bello.

Mercopar S.A.C.I. 2013. *Manual del Marinero*. Asunción. Edición Propia.

Octaviano Martins, E. (2008) *Direito Marítimo. 3 ed.* São Paulo. Editorial Manole

Ossorio, M. (1996) *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 23 ed.* Buenos Aires. Editorial Heliasta.

Rodríguez, J. (2011) *Diccionario Marítimo*. Buenos Aires. Valleta Ediciones.

Romero Basaldúa, L. (1996) *Derecho Marítimo*. Córdoba, Argentina.

Royg Benítez, M. (2011) *Legislación Fluvial y Marítima*. Asunción. Intercontinental Editora.

Sociedad de Capitanes y Prácticos de la Zona Norte y Puerto de la Capital. 2014. Primera Revista, Asunción, Paraguay.

Zayas Romero; R. (2014) *Propuesta de Reglamento para la Incorporación de Embarcaciones a la Marina Mercante Nacional*. Asunción, Paraguay.