

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**

---



**TESIS DE GRADO**

**“FUNDAMENTOS JURÍDICOS PARA UNA REGLAMENTACIÓN  
LABORAL DESTINADA A LA GENTE DE MAR”**

(Tesis para optar el grado licenciatura en derecho)

**POSTULANTE : Rubén Julio Morales Escobar**

**TUTOR : Dr. P. Raúl Jiménez Sanjines**

**LA PAZ – BOLIVIA**

**2010**

*Dedico a Dios por proteger y guiar a  
mi familia, en momentos de angustia.*

*Agradezco el apoyo brindado por mi familia; asimismo mi gratitud sincera a mi tutor y docentes que me apoyaron en el desarrollo del presente trabajo.*

## RESUMEN ABSTRACT

*Debido a que Bolivia suscribió acuerdos internacionales para el transporte fluvial en la Hidrovia Paraguay – Paraná y con ello a una integración a las grandes vías marítimas internacionales, nos anoticiamos de la existencia de una actividad laboral que es desarrollada en los medios acuáticos (ríos y lagos) en nuestro país, el mismo que ha logrado incrementar las exportaciones bolivianas de manera silenciosa, en los mercados regionales y mundiales, constituyéndose en un desarrollo socio-económico, mismo que en la actualidad con lleva vacíos jurídicos principalmente en la relación laboral-fluvial, marítimo y lacustre de las condiciones y seguridad del capital humano que presta servicios abordo de embarcaciones (marineros); debido a la peculiaridad del trabajo y las condiciones humanas en las que realizan la mencionada actividad, va generando la necesidad de crear instrumentos normativos, mismos que tiene como bases jurídicas principales a la C.P.E., L.G.T. y accesorias a las recomendaciones efectuadas por parte de la Organización Internacional del Trabajo, así como de la Organización Marítima Internacional.*

*Si bién es evidente que la hidrovia existe anterior a la república, así como las vías navegables en nuestro país, los empleadores y los empleados en este rubro laboral marítimo, fluvial y lacustre, no se preocuparon del fortalecimiento jurídico para la prestación de servicios basado en sus necesidades laborales, perjudicando una mejor calidad de vida y rendimiento en sus actividades hasta la fecha; en conformidad a la política social y jurídica boliviana se ha establecido normativas generales, consiguientemente es necesario reglamentar la actividad marinera satisfaciendo las necesidades de relaciones de trabajo con las decisiones legales, a la vinculación entre la seguridad y la salud, en el desarrollo de esta actividad que ha pasado desapercibida por la sociedad boliviana, desconociendo que la misma en forma diaria contribuye al desarrollo nacional.*

# ÍNDICE GENERAL

*Portada*

*Dedicatoria*

*Agradecimientos*

*Resumen Abstract*

*Índice*

<i>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN .....</i>	<i>i de xxiii</i>
1. <i>ENUNCIADO DEL TEMA .....</i>	<i>i de xxiii</i>
2. <i>IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA .....</i>	<i>i de xxiii</i>
3. <i>FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....</i>	<i>i de xxiii</i>
4. <i>DELIMITACIÓN DEL TEMA .....</i>	<i>ii de xxiii</i>
4.1. <i>TEMÁTICA .....</i>	<i>ii de xxiii</i>
4.2. <i>TEMPORAL .....</i>	<i>ii de xxiii</i>
4.3. <i>ESPACIAL .....</i>	<i>iii de xxiii</i>
5. <i>FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN .....</i>	<i>iii de xxiii</i>
6. <i>FORMULACIÓN DE OBJETIVOS .....</i>	<i>iv de xxiii</i>
6.1. <i>GENERAL .....</i>	<i>iv de xxiii</i>
6.2. <i>ESPECÍFICO .....</i>	<i>v de xxiii</i>
7. <i>MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN .....</i>	<i>vi de xxiii</i>
7.1. <i>HISTÓRICO .....</i>	<i>vi de xxiii</i>
7.2. <i>TEÓRICO .....</i>	<i>vi de xxiii</i>
7.3. <i>CONCEPTUAL .....</i>	<i>viii de xxiii</i>
7.4. <i>JURÍDICO .....</i>	<i>xi de xxiii</i>
8. <i>HIPÓTESIS .....</i>	<i>xiv de xxiii</i>
8.1 <i>VARIABLES .....</i>	<i>xiv de xxiii</i>
8.1.1. <i>INDEPENDIENTE .....</i>	<i>xiv de xxiii</i>
8.1.2. <i>DEPENDIENTE .....</i>	<i>xv de xxiii</i>

8.2.	<i>UNIDADES DE ANÁLISIS</i>	<i>xv de xxiii</i>
8.3.	<i>NEXO LÓGICO</i>	<i>xv de xxiii</i>
9.	<i>MÉTODOS</i>	<i>xvi de xxiii</i>
9.1.	<i>GENERAL</i>	<i>xvi de xxiii</i>
9.1.1.	<i>MÉTODO DEDUCTIVO</i>	<i>xvi de xxiii</i>
9.1.2.	<i>METODO INDUCTIVO</i>	<i>xvi de xxiii</i>
9.2.	<i>ESPECÍFICO</i>	<i>xvii de xxiii</i>
9.2.1.	<i>MÉTODO TEOLÓGICO</i>	<i>xvii de xxiii</i>
9.2.2.	<i>MÉTODO EXEGÉTICO</i>	<i>xvii de xxiii</i>
9.2.3.	<i>MÉTODO JURÍDICO-COMPARATIVO</i>	<i>xvii de xxiii</i>
9.2.4.	<i>MÉTODO JURÍDICO-EXPLORATORIO</i>	<i>xvii de xxiii</i>
10.	<i>TÉCNICA</i>	<i>xix de xxiii</i>
11.	<i>DESARROLLO DE PRUEBA DE LA INVESTIGACIÓN</i>	<i>xix de xxiii</i>
11.1.	<i>ANÁLISIS DEL PROBLEMA SOCIAL Y JURÍDICO</i>	<i>xix de xxiii</i>
11.2.	<i>REFLEXIÓN SOBRE EL PROBLEMA Y SU DEDUCCIÓN</i>	<i>xx de xxiii</i>
11.3.	<i>ARGUMENTOS PARA LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA</i>	<i>xxi de xxiii</i>
11.4.	<i>RAZONAMIENTOS TEÓRICO-DOCTRINAL</i>	<i>xxi de xxiii</i>
11.5.	<i>FUNDAMENTOS IDEOLÓGICOS SOBRE EL PROBLEMA Y LA HIPÓTESIS</i>	<i>xxii de xxiii</i>
11.6.	<i>ORIENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS TRAZADOS</i>	<i>xxiii de xxiii</i>
<i>DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA DE LA TESIS</i>		
<i>INTRODUCCIÓN</i>		
<i>CAPÍTULO I</i>		
	<i>ASPECTOS GENERALES</i>	<i>1 de 121</i>
	<i>El Derecho Marítimo</i>	<i>2 de 121</i>
	<i>Derecho de Navegación</i>	<i>3 de 121</i>
	<i>Buque</i>	<i>5 de 121</i>
	<i>Tripulación</i>	<i>8 de 121</i>

<i>CAPÍTULO II</i>	
<i>ANTECEDENTES HISTÓRICOS</i> .....	<i>10 de 121</i>
<i>Ámbito Marítimo</i> .....	<i>10 de 121</i>
<i>Ámbito Fluvial</i> .....	<i>13 de 121</i>
<i>Gente de Mar</i> .....	<i>15 de 121</i>
<i>CAPÍTULO III</i>	
<i>MARCO TEÓRICO Y LEGAL</i> .....	<i>17 de 121</i>
<i>Base Conceptual</i> .....	<i>18 de 121</i>
<i>Principios Jurídicos</i> .....	<i>20 de 121</i>
<i>Doctrina Social</i> .....	<i>23 de 121</i>
<i>Intervencionismo Estatal</i> .....	<i>25 de 121</i>
<i>Marco Legal</i> .....	<i>28 de 121</i>
<i>CAPÍTULO IV</i>	
<i>PROBLEMATIZACIÓN DEL TEMA</i> .....	<i>35 de 121</i>
<i>Actividad Laboral Marítima, Fluvial y Lacustre</i> .....	<i>35 de 121</i>
<i>Inadecuada Política Marítima</i> .....	<i>38 de 121</i>
<i>Presencia Internacional</i> .....	<i>42 de 121</i>
<i>Influencia Socio-económica</i> .....	<i>43 de 121</i>
<i>Desprotección Jurídica</i> .....	<i>46 de 121</i>
<i>CAPÍTULO V</i>	
<i>ASPECTOS INSTITUCIONALES</i> .....	<i>52 de 121</i>
<i>1. Organismos Nacionales</i> .....	<i>52 de 121</i>
<i>1.1. Dirección General De Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante</i> .....	<i>52 de 121</i>
<i>1.2. Dirección de Marina Mercante Nacional</i> .....	<i>54 de 121</i>
<i>1.3. Registro Internacional Boliviano De Buques</i> .....	<i>56 de 121</i>
<i>2. Organismos Internacionales</i> .....	<i>58 de 121</i>
<i>2.1. Organización Internacional del Trabajo (OIT)</i> .....	<i>58 de 121</i>

<i>Índice, Resumen y Recomendaciones de los Convenios de la OIT sobre Gente de Mar, Pescadores y Portuarios</i> .....	60 de 121
2.1.1. <i>Gente de Mar</i> .....	60 de 121
2.1.1.1. <i>Recomendaciones</i> .....	60 de 121
2.1.1.2. <i>Convenios</i> .....	65 de 121
2.1.2. <i>Pescadores</i> .....	70 de 121
2.1.2.1. <i>Recomendaciones</i> .....	70 de 121
2.1.2.2. <i>Convenios</i> .....	71 de 121
2.1.3. <i>Portuarios</i> .....	72 de 121
2.1.3.1. <i>Recomendaciones</i> .....	72 de 121
2.1.3.2. <i>Convenios</i> .....	72 de 121
2.2. <i>Organización Marítima Internacional (OMI)</i> .....	73 de 121
<b>CAPÍTULO VI</b>	
<b>LEGISLACIÓN COMPARADA</b> .....	78 de 121
<i>República Argentina</i> .....	79 de 121
<i>República Federativa del Brasil</i> .....	89 de 121
<i>República de Chile</i> .....	98 de 121
<i>República de Colombia</i> .....	101 de 121
<i>República del Ecuador</i> .....	102 de 121
<i>República del Paraguay</i> .....	103 de 121
<i>República del Perú</i> .....	104 de 121
<b>CAPÍTULO VII</b>	
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	110 de 121
<i>Conclusiones</i> .....	110 de 121
<i>Recomendaciones</i> .....	113 de 121
<b>CAPÍTULO VIII</b>	
<b>ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO DE LA ACTIVIDAD LABORAL DE LA GENTE DE MAR</b>	
<i>Título I</i> .....	116 de 121



<i>Disposiciones Generales</i> .....	116 de 121
<i>Titulo II</i> .....	116 de 121
<i>Trabajo Marítimo, Fluvial y Lacustre</i> .....	116 de 121
<i>Capítulo I</i> .....	116 de 121
<i>Ámbito de Aplicación</i> .....	116 de 121
<i>Capítulo II</i> .....	117 de 121
<i>Contrato de Enrolamiento</i> .....	117 de 121
<i>Titulo III</i> .....	117 de 121
<i>Condiciones Generales del Trabajo Marítimo, Fluvial y Lacustre</i> .....	117 de 121
<i>Capítulo I</i> .....	117 de 121
<i>Jornada Laboral</i> .....	117 de 121
<i>Capítulo II</i> .....	118 de 121
<i>Jornada Nocturna</i> .....	119 de 121
<i>Capítulo III</i> .....	119 de 121
<i>De las Remuneraciones</i> .....	119 de 121
<i>Capítulo IV</i> .....	119 de 121
<i>Bienestar Laboral</i> .....	119 de 121
<i>Titulo IV</i> .....	119 de 121
<i>Prevención de Accidentes</i> .....	119 de 121
<i>Capítulo I</i> .....	119 de 121
<i>Disposiciones Generales</i> .....	119 de 121
<i>Capítulo II</i> .....	120 de 121
<i>Condiciones de Habitabilidad, Sanitaria e Higiénica</i> .....	120 de 121
<i>Titulo V</i> .....	121 de 121
<i>Seguridad Social</i> .....	121 de 121
<i>Titulo VI</i> .....	121 de 121
<i>Disposiciones Finales</i> .....	121 de 121
<b>ABREVIATURAS</b>	
<b>GLOSARIO</b>	

*BIBLIOGRAFÍA*

*ANEXOS*

*NOTA*

# DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

## 1. ENUNCIADO DEL TEMA

*“FUNDAMENTOS JURÍDICOS PARA UNA REGLAMENTACIÓN LABORAL DESTINADA A LA GENTE DE MAR”*

## 2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

*El estado boliviano al suscribir acuerdos internacionales relacionados a la navegación fluvial, logro un polo de desarrollo socio-económico, producto de este lineamiento se genera un vacío jurídico normativo abstracto y general, que supone la inexistencia a la hora de regular un determinado comportamiento, de normas que prohíban o que se permitan la relación laboral-marítimo con la gente de mar, debiendo la misma acogerse y adecuarse de manera genérica a la ley general del trabajo y su respectiva reglamentación, por no contar con una específica, a la función que desempeñan en su fuente laboral.*

## 3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

*¿ Permitirá la analogía jurídica laboral resolver específicamente la problemática normativa laboral para la Gente de Mar ?*

*¿ Será, que esta dentro lo correcto la aplicación de la analogía jurídica laboral para la protección de la Gente de Mar ?*

*¿ Qué, motiva al Estado Boliviano y sus Instituciones no establecer una normativa específica para la Gente de Mar ?*

## **4. DELIMITACIÓN DEL TEMA**

### **4.1. TEMÁTICA**

*El tema de investigación se limita al área jurídico laboral, puesto que la relación obrero patronal de la gente de mar, se encuentra con normas jurídicas abstractas y generales contenidas en los ordenamientos jurídicos vigentes (Ley General del Trabajo y su Reglamentación), estableciéndose como resultado de ello, que este grupo social no tenga una protección objetiva y clara.*

### **4.2. TEMPORAL**

*Se tomó como inicio el año 1992, cuando Bolivia suscribió el acuerdo de transporte fluvial en la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira) y por su trascendencia actual en las relaciones marítimas internacionales, consecuentemente la relación laboral*

*marítimo con la Gente de Mar.*

### **4.3. ESPACIAL**

*La investigación del presente trabajo se desarrollo en la ciudad de La Paz, debido a que en ella se encuentran las instituciones gubernamentales y organismos afines con la información pertinente referida a la gente de mar.*

## **5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN**

*Debido a que Bolivia suscribió acuerdos internacionales para el transporte fluvial en la Hidrovía Paraguay – Paraná y con ello a una integración a las grandes vías marítimas internacionales, a logrado incrementar las exportaciones bolivianas, en los mercados regionales y mundiales, constituyéndose en un polo de desarrollo socio-económico, mismo que en la actualidad, las condiciones y seguridad del capital humano que presta servicios abordo de embarcaciones (gente de mar), con lleva vacíos jurídicos por la existencia de normas jurídicas abstractas y generales en la relación laboral-lacustre, fluvial y marítimo.*

*Por la peculiaridad de la producción laboral que realizan en los mencionados medios de transporte, genera la necesidad de crear un instrumento normativo, mismo que tiene como base jurídica principal a la C.P.E. (art. 7 a), d), 156, 157, 158, 161, 162), L.G.T. y como accesorias a las recomendaciones efectuadas por*

*parte de la Organización Internacional del Trabajo, así mismo de la Organización Marítima Internacional.*

*No obstante este reconocimiento internacional marítimo, en el caso de la gente de mar, sufre un sistemático proceso de relegamiento en sus derechos pues el paso de mas de una década de la suscripción de convenios de navegabilidad en el ámbito internacional por parte de Bolivia, hasta el presente este grupo laboral se encuentra con una desprotección jurídica por la no especificidad de su actividad laboral en las embarcaciones; en consecuencia se ve la necesidad de establecer normas mediante una normativa reglamentaria, la protección del capital humano que desarrolla las mencionadas actividades anteriormente citadas, lo que justifica el derecho colectivo de sus miembros.*

## **6. FORMULACIÓN DE OBJETIVOS**

### **6.1. GENERAL**

*Demostrar el vacío jurídico en la norma laboral de protección a la Gente de Mar, proponiendo los fundamentos teóricos, jurídicos, sociales e Institucionales para el establecimiento de una reglamentación destinada a la gente que trabaja a bordo de embarcaciones, en virtud que la no existencia de ninguna norma que regule un determinado comportamiento, presupone a la razón, obligar a la búsqueda de una norma aplicable, analizando el derecho consuetudinario marítimo internacional con el objeto de conocer si este presenta respuestas a la protección laboral y producir los fundamentos pertinentes para la*

*elaboración de una normativa fluvial-marítima reglamentaria en favor de la Gente de Mar, para que sirva como base al poder político y las instituciones relacionadas afines a este tema, y puedan orientar su política a una visión fluvial-marítima mas amplia.*

## **6.2. ESPECÍFICO**

*Establecer el objeto de investigación identificando el problema del vacío jurídico en la legislación laboral, que permite ámbitos de actividades y de actuación no regulados con determinados comportamientos, en la relación obrero-patronal con la Gente de Mar.*

*Describir la falta de una visión fluvial-marítima por parte del estado y las instituciones relacionadas a este tema, la misma que ocasiona una desprotección en el orden laboral a la Gente de Mar, ocasionado por el vacío jurídico que se halla inmerso nuestra legislación en relación al Derecho Marítimo y con ello ámbitos de actuación no regulados.*

*En tal sentido generar la realización de un estudio e investigación de las actividades de la gente de mar, por las características especiales que representa en la singularidad del medio en que se desarrolla, constituye los lineamientos para la elaboración y formulación de una normativa reglamentaria laboral fluvial-marítima, debido a que la Ley General del Trabajo en su Art. 1 y Decreto Reglamentario Art. 80, toman de manera general al capital humano en cuanto a derechos y obligaciones.*

## **7. MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN**

### **7.1. HISTÓRICO**

*Bolivia al suscribir acuerdos internacionales para el transporte fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná, dió un paso trascendental de la presencia fluvial-marítima boliviana a través de la navegación por vías internacionales, rompiendo de esta manera el enclaustramiento marítimo en el que se hallaba inmerso desde la guerra del pacifico (1879). A partir del acuerdo el año de 1992, ha logrado un polo de desarrollo socio-económico para la sociedad boliviana, incentivando la exportación hacia otros continentes; resultado de ello las normas jurídico-laborales con la Gente de Mar no responden a las condiciones jurídicas, sociales y económicas en la actividad en que se desenvuelven lo que ha generado una desprotección normativa laboral.*

### **7.3. TEÓRICO**

*El Estado Boliviano al encontrarse inmerso en un enclaustramiento marítimo, como consecuencia de la guerra del Pacífico por parte de Chile, a permitido una dejadez y poca importancia al ámbito marítimo, fluvial y lacustre, mismo me tiene su incidencia dentro la normativa de nuestro país, ocasionado por una falta de visión estratégica y de políticas que alienten el sentido marítimo.*



*Bolivia siendo miembro de la Organización Marítima Internacional, en la actualidad no ha efectivizado, ni plasmado en ninguna normativa de carácter legal frente a la nueva realidad que se representa en cuanto a la actividad fluvial-marítima al pertenecer a este organismo.*

*Evidentemente no existe una referencia o bibliografía muy abundante sobre el Derecho Laboral y Derecho Marítimo relacionado al trabajo marítimo en nuestro medio sino un total desconocimiento, por lo que representa otro aspecto determinante en la identificación del problema con este grupo social.*

*De este hecho se determina la ineficacia de la normativa legal y de las Instituciones afines, que permiten una desprotección de la Gente de Mar, sobre quienes descansa un trabajo lleno de riesgos por la peculiaridad de su actividad, en el aspecto laboral.*

*Conociendo que las garantías son tuteladas por el estado, este debe defender la seguridad física como económica de la dignidad de los individuos, buscando el bienestar de la sociedad, entre los que se encuentra la vida, la salud, la seguridad, el trabajo entre otros, tiene por obligación crear instrumentos normativos cuyo efecto preserven y subsanen actividades desarrolladas en la convivencia social, puesto que la normativa considera a todo individuo como persona en relación al estado en otras palabras todos tenemos derecho a participar de los bienes básicos que son reconocidos por la razón práctica y buscar nuestro propio bienestar.*

*En consecuencia el desconocimiento de la realidad y problemática del presente objeto de investigación (Gente de Mar), demuestra que hasta el momento no se hayan planteado soluciones jurídicas alternativas para efectivizar una protección jurídica reglamentaria que afiance de manera eficaz el problema del vacío jurídico con la gente de Mar.*

### **7.3. CONCEPTUAL**

*GENTE DE MAR.- De acuerdo a la Organización Internacional del Trabajo determina que: “La expresión Gente de Mar se aplica a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor regido al Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.”<sup>1</sup>*

*A BORDO.- “Interjección imperativa que indica el momento de embarque para la gente de un buque. Lo que esta en buque se dice que esta a bordo de el. El que va en un barco va a bordo.”<sup>2</sup>*

*ACTIVIDAD.- “Facultar de obrar, es un proceso psíquico motor, producido por la iniciativa de un sujeto, que entraña cambios físicos y psíquicos simultáneos, por lo que es arbitrario considerar la actividad motora separada de la mental y de la social y recíprocamente.”<sup>3</sup>*

---

<sup>1</sup> FNB, “Compendio de Terminología Náutica”, La Paz-Bolivia, 1999.

<sup>2</sup> Ibidem 1.

<sup>3</sup> Ibidem 1.

*EMBARCACIÓN.- “Palabra generalizada para designar cualquier embarcación, excepto aquellas que son impelidas a remo. Definición: como los nombres de buque, barco, naves, bajeles, se designa a todas las construcciones flotantes de madera o de metal destinadas a navegar por el mar transportando carga y pasajeros. Los buques se dividen en: buques de vela, buques a vapor y buques motores, según se empleen como medios de propulsión las velas, las maquinas de vapor o motores de combustión interna o eléctricos respectivamente.”<sup>4</sup>*

*FLUVIAL.- “Navegación de embarcaciones practicada en los ríos, lagos y canales.”<sup>5</sup>*

*MARINERO.- “Profesión o ejercicio del Hombre de mar que sirve en las maniobras de las embarcaciones, quien se encuentra dispuesto, del modo mas conveniente para navegar, ejecutando todos sus movimientos con precisión.”<sup>6</sup>*

*MARÍTIMO.- “Perteneiente al Mar, por tanto por su naturaleza, actividades, política, modo de vida o cualquier otra causa u origen.”<sup>7</sup>*

*NAVEGACIÓN.- “Viaje, Travesía o Desplazamiento de una embarcación por agua en un tiempo determinado, por las necesidades propias de la sociedad, su situación geográfica, y el grado de desarrollo.”<sup>8</sup>*

---

<sup>4</sup> FNB, “Compendio de Terminología Náutica”, La Paz-Bolivia, 1999.

<sup>5</sup> Ibidem 4.

<sup>6</sup> Ibidem 4.

<sup>7</sup> Ibidem 4.

<sup>8</sup> Ibidem 4.

*NORMA.- “Unidad de disciplina, que lleva el pensamiento de la normatividad a todas sus proposiciones. Filosóficamente es la enunciación de lo que debe ser, en todo lo que admita ser valorado o regla abstracta que sirve de guía para la realización de algo.”<sup>9</sup>*

*REGLAMENTACIÓN.- “Gramaticalmente la palabra reglamentación significa acción y efecto de reglamentar y si reglamentar quiere decir sujetar a reglamento un instituto o una materia determinada, tal expresión referida al trabajo equivale a someter a reglas las condiciones o características en que éste se ha de desarrollar.”<sup>10</sup>*

*SEGURIDAD LABORAL.- “Es de carácter eminentemente técnico y su fin es evitar daños al trabajador provenientes de factores mecánicos o químicos, correspondiendo también a la higiene. Ambas, la Higiene y la Seguridad, tienen por objeto prevenir las causas de los infortunios y enfermedades del trabajo y a tutelar en general la salud del trabajador.”<sup>11</sup>*

*DERECHO LABORAL.- “Derecho usual, es aquel que ‘abarca el conjunto de normas positivas y doctrinas referentes a las relaciones entre el capital y la mano de obra, entre empresarios y trabajadores (intelectuales, técnicos, de dirección, fiscalización o manuales), en los aspectos legales, contractuales y consuetudinarios de los dos elementos básicos de la economía; donde el Estado, como poder neutral y superior, a de marcar las líneas fundamentales de los derechos y deberes de ambas partes en el proceso general de la producción’.”<sup>12</sup>*

---

<sup>9</sup> FNB, “Compendio de Terminología Náutica”, La Paz-Bolivia, 1999.

<sup>10</sup> Ibidem 9.

<sup>11</sup> Ibidem 9.

<sup>12</sup> Ibidem 9.

*DERECHO MARÍTIMO.- “Conjunto de normas jurídicas que rigen las relaciones que resultan del tráfico marítimo y fluvial, que se refieren al hecho técnico, económico y político de la navegación.”<sup>13</sup>*

## **7.4. JURÍDICO**

*Reconociendo que la actividad fluvial-marítima de la Gente de Mar, corresponde a la actividad Laboral se tomara en cuenta lo siguiente:*

*Constitución Política del Estado*

*Artículo 7.- “Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio:*

- a) A la vida, la salud y la seguridad*
- d) A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o cualquier actividad lícita, en condiciones que no perjudiquen al bien colectivo”.<sup>14</sup>*

*Artículo 156.- “El trabajo es un deber y un derecho y constituye la base del orden social y económico”.<sup>15</sup>*

*Artículo 157.- Parágrafo II. “Corresponde al Estado crear condiciones que garanticen para todos posibilidades de*

---

<sup>13</sup> FNB, “Compendio de Terminología Náutica”, La Paz-Bolivia, 1999.

<sup>14</sup> REPÚBLICA DE BOLIVIA, Constitución Política del Estado - Ley N° 2650 de 13 de abril de 2004, UPS Editorial, Pág 7.

<sup>15</sup> Ibidem 14, Pág. 54.

*ocupación laboral, estabilidad en el trabajo y remuneración justa.”.<sup>16</sup>*

*Artículo 158.- Parágrafo I. “El Estado tiene la obligación de defender el capital humano protegiendo la salud de la población; asegurara la continuidad de sus medios de subsistencia y rehabilitación de las personas inutilizadas; propenderá asimismo al mejoramiento de las condiciones de vida del grupo familiar”.<sup>17</sup>*

*Parágrafo II. “Los regimenes de seguridad social se inspiraran en los principios de universalidad, solidaridad, unidad de gestión, economía, oportunidad y eficacia, cubriendo las contingencias de enfermedad, maternidad, riesgos profesionales, invalidez, vejez, muerte, paro forzoso, asignaciones familiares y vivienda de interés social”.<sup>18</sup>*

*Artículo 161.- “El Estado, mediante tribunales u organismos especiales resolverá conflictos entre patronos y trabajadores o empleados, así como los emergentes de la seguridad social”.<sup>19</sup>*

*Artículo 162.- Parágrafo II. “Los derechos y beneficios reconocidos a favor de los trabajadores no pueden renunciarse, y son nulas las convenciones contrarias o que tiendan a burlar sus efectos”.<sup>20</sup>*

---

<sup>16</sup> REPÚBLICA DE BOLIVIA, Constitución Política del Estado - Ley N° 2650 de 13 de abril de 2004, UPS Editorial, Pág. 54.

<sup>17</sup> Ibidem 16, Pág. 55.

<sup>18</sup> Ibidem 16, Pág. 55.

<sup>19</sup> Ibidem 16, Pág. 55.

<sup>20</sup> Ibidem 16, Pág. 55.

*Ley General del Trabajo – Decreto Ley*

*Artículo 1.- “La presente ley determina con carácter general los derechos y obligaciones emergentes del trabajo con excepción del agrícola, que será objeto de disposición especial. Se aplica también a las explotaciones del Estado y cualesquiera asociación pública o privada, aunque no persiga fines de lucro, salvo las excepciones que se determinan”.<sup>21</sup>*

*Ley 1570*

*Decreto Supremo N° 23484*

*Decreto Supremo N° 25653*

*Decreto Supremo N° 28130*

*Convenio Hidrovia Paraguay-Paraná*

*La Constitución Política del Estado establece los bienes jurídicamente protegidos, misma que se afianza en el aspecto laboral con la Ley General del trabajo y su respectiva Reglamentación, regulando los derechos y obligaciones de la relación obrero-patronal de manera general; pero al no efectuarse una especificación en cuanto a actividad lacustre, fluvial y marítima, con respecto a la Gente de Mar ocasiona una generalización en cuanto a deberes y obligaciones, creando un vacío jurídico, en la actividad particular que se realiza en las embarcaciones en el aspecto laboral.*

---

<sup>21</sup> Ley General del Trabajo, Decreto Ley de 24 de mayo de 1939, Ley 8 de diciembre de 1942, Ed. E Imp. CJ Ibáñez, Primera Edición, La Paz – Bolivia, 2005, Pág. 3.

## **8. HIPÓTESIS**

*El desconocimiento total de la actividad que es desarrollada por la Gente de Mar, como la falta de una normativa laboral apegada a la realidad actual de nuestro país, sumado al poco interés de una política fluvial-marítima y lacustre por parte del Estado Boliviano y las Instituciones relacionadas a este tema, han ocasionado y generado una desprotección jurídica en el aspecto Laboral, por la falta de integridad de la Ley General del Trabajo y su respectivo Decreto Reglamentario, creándose la necesidad de establecer una reglamentación específica para una seguridad jurídica, destinada a este grupo social.*

### **8.1 VARIABLES**

#### **8.1.1. INDEPENDIENTE**

*El desconocimiento de la actividad que es desarrollada por la Gente de Mar, como la falta de una normativa laboral apegada a la realidad actual de nuestro país, sumado al poco interés de una política fluvial-marítima por parte del Estado Boliviano y las Instituciones relacionadas a este tema, han ocasionado y generado una desprotección hacia este grupo social, en su relación obrero patronal (laboral-fluvial, lacustre, marítimo), por la existencia de una norma Laboral genérica.*



### **8.1.2. DEPENDIENTE**

*La desprotección jurídica de la normativa Laboral, por la falta de integridad de la Ley General del Trabajo y su respectivo Decreto Reglamentario con la Gente de Mar, a creado un vacío jurídico por que a la hora de determinar un comportamiento, se recurra a la analogía jurídica atentando contra los derechos de este grupo social.*

## **8.2. UNIDADES DE ANÁLISIS**

*En el trabajo se efectuará un análisis de lo siguiente:*

- *La Gente de Mar*
- *Disposiciones Legales*
- *Desprotección Jurídica e Institucional*
- *Acuerdos y Convenios de transporte fluvial, lacustre y marítimo en el contexto internacional*

## **8.3. NEXO LÓGICO**

*El desconocimiento evidente de la problemática laboral de la Gente de Mar provocado por el hecho de que Bolivia haya suscrito convenios internacionales en temas de navegación fluvial-marítima a generado vacíos jurídicos en nuestra normativa, específicamente en la Ley General del Trabajo, por la relación obrero-patronal de este grupo social, por lo que se ve necesidad de elaborar una normativa reglamentaria específica*

*de regulación y protección a la actividad laboral fluvial-marítima.*

## **9. MÉTODOS**

### **9.3. GENERAL**

#### **9.3.1. METODO DEDUCTIVO**

*Teniendo como característica la obtención de conclusiones, a partir de principios, teorías generales y leyes universales admitidos generalmente como ciertos o establecidos, el presente trabajo de investigación jurídica es una muestra de la curiosidad e inquietud por las grandes interrogantes de la vida social; el tratar de arribar a una solución armoniosa y razonable, es una iniciativa para poder resolver problemas y generar alternativas a los presentados, en este caso permitirá analizar de manera general la problemática laboral de la Gente de Mar, comprender la magnitud que conlleva la relación laboral-fluvial-marítima, para deducir si la misma se encuentra plenamente identificada en la Ley General del Trabajo y su reglamentación correspondiente con referencia a este grupo social.*

#### **9.3.2. METODO INDUCTIVO**

*En la actualidad, va prevaleciendo las observaciones de los*

*fenómenos o hechos jurídicos, los mismos que dan origen a la elaboración de los principios que rigen o deben regir en nuestro país, en virtud de principios generales y normas consuetudinarias, existiendo una comunidad de derechos en todo lo referido a los espejos de agua como es el caso de los lagos, ríos y actualmente el acceso al mar, lo que comprende la libre navegación en todas sus partes en beneficio de todos ellos, consiguientemente con la necesidad de normar contra prestaciones, el modo y forma de ejercitar tales derechos, por la peculiaridad de la actividad patrono-laboral a bordo de las embarcaciones y/o buques.*

## **9.4. ESPECÍFICO**

### **9.4.1. MÉTODO TEOLÓGICO**

*Teniendo este método la finalidad de encontrar justicia, permitirá que el presente trabajo pueda establecerse cual es el bien jurídicamente protegido que busca y persigue la Ley General del Trabajo, expresando ese interés en la actividad laboral de la Gente de Mar.*

### **9.4.2. MÉTODO EXEGÉTICO**

*Buscar cual fue la voluntad del legislador en este caso el sentido y el alcance del Estado de la norma, al no considerar la actividad*

*laboral de la Gente de Mar en el texto de la Ley General del Trabajo y su reglamentación correspondiente, motivo de cuestionamiento e investigación en el presente trabajo.*

#### **9.4.3. MÉTODO JURÍDICO-COMPARATIVO**

*Establecer la semejanzas de la legislación laboral referida a la Gente de Mar de nuestro país con otras legislaciones, siendo que este método trata de establecer las semejanzas y/o diferencias entre instituciones jurídicas o sistemas jurídicos, por lo tanto una constante búsqueda de descubrir soluciones jurídicas adecuadas a los problemas actuales que plantea la vida social, cada vez mas dinámica y activa, adecuando las normas a las transformaciones sociales en beneficio de la calidad de vida y bienestar de la comunidad en este caso la Gente de Mar.*

#### **9.4.4. MÉTODO JURÍDICO-EXPLORATORIO**

*La Gente de Mar abre un camino para la realización de posteriores investigaciones, en el ámbito del derecho Laboral como también en el del Derecho Marítimo, partiendo necesariamente de la estructura jurídica del estado en el sentido exacto de la norma.*

## 10. TÉCNICA

*En el presente trabajo se empleo la técnica de investigación documental, utilizando instrumentos de investigación entre los que se detalla:*

- ✓ *Recopilación Bibliográfica (fuentes de información primarias y secundarias)*
  - *Lectura de libros, textos, documentos y otros*
  - *Redacción*
  - *Revisión*
  - *Sustentación*

*En esta labor de captación se realizará el proceso de separación y extracción de las partes específicas de un todo para unirlos con otras fuentes diversas y hacer una ordenación y utilización de la información recolectada valiosa y representativa inherente al tema de investigación. Adicionalmente, siendo que el trabajo es de tipo propositivo se efectuó un análisis de la doctrina y el aspecto legal que se genera sobre este tema de investigación.*

## 11. DESARROLLO DE PRUEBA DE LA INVESTIGACIÓN

### 11.1. ANÁLISIS DEL PROBLEMA SOCIAL Y JURÍDICO

*La necesidad de un análisis conceptual para comprender en su contexto*

*verdadero la significación de la Gente de Mar (marineros) y su actividad laboral que conlleva una infinidad de riesgos debe ser clarificado para hacer comprender a la sociedad la ingenua creencia de que la actividad laboral marítima solo tiene su lugar o existencia en países que poseen puertos en los océanos continentales, este grupo social que actualmente presenta problemas al igual que muchos otros, por la existencia de vacíos jurídicos, la acepta de manera apacible y con resignación, hecho que es uno de los problemas de la situación actual que enfrenta nuestro país, el cual debe responderse otorgando la seguridad jurídica necesaria para los grupos sociales desprotegidos como es el caso de la Gente de Mar.*

## **11.2. REFLEXIÓN SOBRE EL PROBLEMA Y SU DEDUCCIÓN**

*Al mencionar la palabra derecho se nos viene de manera inmediata la percepción de rectitud, igualdad, justicia, mismas que nos ligan a un bienestar individual por ende colectivo. Se considera que el Derecho tiende a la realización de fortalecer los valores que permitan una convivencia social justa, es decir, valores del individuo como miembro de una comunidad, otorgándole derechos y obligaciones, en otras palabras nos nace un concepto natural de este término, por el simple hecho de poder diferenciar la justicia con relación a la injusticia, consiguientemente si no se encuentra identificado los derechos de la Gente de Mar (marineros) no se puede determinar en su contexto las obligaciones de este en su actividad laboral.*

### **11.3. ARGUMENTOS PARA LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA**

*Llegar a comprender que el trabajo a bordo de embarcaciones y/o buques en los medios acuáticos (lagos, ríos y mares), el cual se desarrolla en un medio cerrado, donde una persona no es dueña de desplazarse de un lugar a otro se torna en un lugar de encierro, contrariamente a lo que normalmente se realiza en las empresas, fabricas, etc., originándose un aislamiento de su grupo familiar y social, por ello se ve la necesidad de normar la actividad laboral de la Gente de Mar (marineros), otorgándole la estabilidad social, seguridad jurídica y otros aspectos que en la actualidad son vulnerados por tener un vacío jurídico en la mencionada actividad.*

### **11.4. RAZONAMIENTOS TEÓRICO-DOCTRINAL**

*El Derecho de manera genérica es la realización de valores que permitan una convivencia social armónica, de valores del individuo los cuales son fundamentales para el logro del bien común siendo Derecho que busca el consagramiento de esos valores en una sociedad regulando la conducta. Por esta Situación el Derecho Natural consiste en una clara expresión que se da entre el Derecho y la idea de igualdad, justicia, de esta manera el iusnaturalismo demuestra tener una mayor percepción de los valores jurídicos obviamente en la actividad llevada a cabo por la Gente de Mar en sus labores a bordo de las embarcaciones como cualquier otra*

*persona que tiene actividad laboral en nuestro país.*

*Mientras que por su parte la Teoría del Pacto Social, determina que el Derecho es un producto de la necesidad social, puesto que esta utiliza la lógica y la razón, sosteniendo que en un principio los hombres vivían en una ilimitada libertad, en virtud que sus actos no se estaban regidos a reglas sociales, situación que cambia cuando se efectúa la celebración de un pacto para organizarse en comunidad y bajo preceptos de cumplimiento obligatorio para todos sus miembros, originando el nacimiento de la coerción, para el cumplimiento de lo pactado, dándose origen normas colectivas de conducta, es así que la Gente de Mar al formar parte de la sociedad boliviana debe tener claro su relación obrero-patronal en el marco del pacto social.*

## **11.5. FUNDAMENTOS IDEOLÓGICOS SOBRE EL PROBLEMA Y LA HIPÓTESIS**

*En referencia al Derecho existe una infinidad de concepciones, de las cuales mencionare a Tomas Hobbes "No hay cosas que pueden conocerse o hallarse in rerum natura (...) Son las leyes civiles las que determinan qué es justo o injusto, y qué es conveniente o inconveniente, virtuoso o vicioso "<sup>22</sup>, por ora parte Hans Kelsen "En los derechos positivos que surgen de procesos históricos y que por la relatividad de la condición humana no pueden ser sistemas intachables, es posible distinguir aquellos inspirados en la justicia y los que averiguadamente no la*

---

<sup>22</sup> Extracto de la pagina web <http://www.filosofiyderecho.com/rtf>



*postulan.”<sup>23</sup>, consiguientemente se puede determinar que la Gente de Mar (marineros fluviales, lacustres y marítimos) como grupo social por el momento presenta problemas, por la existencia de vacíos jurídicos en la legislación laboral, el cual debe ser respondido, otorgando la seguridad jurídica necesaria y acorde a la realidad del país.*

## **11.6. ORIENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS TRAZADOS**

*Los objetivos trazados en conformidad al estudio del medio social generado por la actividad laboral de la Gente de Mar, es un proceso orientada a determinar acciones a tomarse para la obtención de resultados en la sociedad mediante normativas jurídicas, las cuales regulen las conductas que serán consideradas por parte del Estado y este grupo social . Es en este sentido que se debe de analizar la finalidad de justicia el cual nos proporciona a simple pensamiento los valores de libertad, verdad y otros, ya que los mismos, son defendidos por el Estado a través de normativas que administran las relaciones obrero-patronales, las mismas que deben ser individualizadas por las características de algunas de ellas que no se encuentran acordes a su realidad.*

---

<sup>23</sup> Jaime Moscoso Delgado “INTRODUCCIÓN AL DERECHO”, Librería Editorial Juventud, 6ta. Edición, Pág. 107  
xxiii de 23

# INTRODUCCIÓN

*Es incuestionable el deseo y anhelo de todo boliviano de poder disfrutar de las bondades que ofrece la navegación acuática, pero ese sueño que a veces pareciera tan lejano nos brinda un incentivo para poder lograr el retorno a una costa marítima, cuya motivación nos impulsa a surcar los caudalosos ríos amazónicos donde la navegación no es desconocida pues se la realiza de manera constante así como en el lacustre, ahora en este último periodo también en la zona del pantanal boliviano en virtud al acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.*

*Una de las expectativas que nace de la firma de convenios es sin temor a equivocarnos lograr un objetivo en temas de desarrollo principalmente socio-económicos, en este sentido es no menos importante que el mismo debe ir acompañado por normas jurídicas es decir de la ciencia del Derecho que incuestionablemente busca la justicia.*

*El objetivo de la presente tesis es efectuar un análisis de la realidad jurídica que vive diariamente la Gente de Mar (marineros), cuyo entorno presenta factores peculiares en el aspecto laboral, familiar, social entre otros incluido el medio donde se la realiza, pues esta actividad sectorial requiere de una reglamentación por tener un carácter internacional en el sentido Laboral y obviamente ligado al Marítimo, Fluvial y Lacustre.*

*Como marco de referencia y metodología la tesis se dividió en ocho capítulos:*

- *Capítulo I Aspectos Generales: En este se definen conceptos referidos al derecho*

*marítimo, de navegación, el buque así como de la Tripulación, las cuales ofrecen una ubicación del tema presentado.*

- *Capitulo II Antecedentes Históricos: Se efectúa un breve resumen a groso modo de la presencia de la Gente de Mar a lo largo de la vida republicana boliviana.*
- *Capitulo III Marco Teórico y Legal: Se toma bases conceptuales, jurídicas, doctrinales y sociales; asimismo la normativa legal boliviana para determinar el alcance de las mismas en el aspecto laboral con la Gente de Mar.*
- *Capitulo IV Problematización del Tema: Se presenta un enfoque desde una perspectiva de la actividad realizada por este sector laboral, pese que en el presente Bolivia tiene presencia marítima, fluvial y lacustre en los espacios acuáticos, sin embargo no efectiviza una política marítima mas audaz, originando en el caso de esta tesis a una desprotección jurídica a la Gente de Mar.*
- *Capitulo V Aspectos Institucionales: Los Organismos nacionales e internacionales que son afines a esa problemática, por cuya razón son tomados como una referencia del trabajo que desarrollan y aportan iniciativas de mejoras laborales en relación a la Gente de Mar.*
- *Capitulo VI Legislación Comparada: Se presenta las ratificaciones a los convenios y recomendaciones que fueron emitidas por la Organización Internacional del Trabajo destinadas a la Gente de Mar y han sido insertadas en la normativa jurídica de los países de la región (vecinos), mismos evidentemente en el presente Bolivia no las ha considerado y mucho menos ratificado.*

- *Capitulo VII Conclusiones y Recomendaciones: En este capítulo se presenta las conclusiones pertinentes al tema de la tesis, pretendiéndose sintetizar una serie de puntos referidos a este grupo social como es la Gente de Mar, planteando la opción de aspectos apropiados para el desarrollo de la mencionada actividad en una reglamentación destinada a brindar una seguridad jurídica y social.*
- *Capitulo VIII Anteproyecto de Reglamento: En este último capítulo se presenta como una alternativa un Proyecto de Reglamento destinado a la Gente de Mar, tomando el aspecto de la seguridad laboral y aspecto de la seguridad social.*

*Consiguientemente los mismos tratan de explicar los aspectos del desarrollo laboral que realizan de manera diaria la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre), cuya labor no se encuentra debidamente regulada situación que da lugar a una inseguridad jurídica que es subsanado mediante la analogía jurídica, en el aspecto Laboral como en el de la Seguridad Social.*

# CAPÍTULO I

## ASPECTOS GENERALES

*A lo largo de su historia, “el hombre se ha desplazado sobre el globo terráqueo movido por la curiosidad, el espíritu de aventura, el hambre, las presiones sociales y económicas, las catástrofes naturales, el placer y para ello utilizo y supero los recursos propios de su anatomía, los de la naturaleza que le rodeaba y los adelantos científicos y tecnológicos, que progresivamente le permitieron transportarse y transportar cosas por tierra, mar y aire. Cuando se vio limitado al mero uso del medio terrestre, acudió a los ríos y al mar, por la posibilidad de trasladarse con gran facilidad por la superficie de las aguas y también por la de trasladar mercaderías”<sup>1</sup>.*

*Por tal situación se puede aseverar sin discusión alguna que el mar y los ríos son vías de transporte y comunicación brindadas por la naturaleza, las mismas que son aprovechadas por una gran mayoría de países del mundo entre ellas el aspecto laboral, logrando un excelente factor de integración y desarrollo, ejerciendo soberanía territorial sobre el curso o porción del curso de un río, mar territorial y todo curso de agua dentro de su territorio, originándose de manera natural el Derecho Marítimo, por esta situación “...las soluciones de este derecho no surgieron por creación espontánea, sin duda se debieron ...a una necesidad última en cuyo vértice se encontraba el hombre mismo”<sup>2</sup>.*

*En este sentido la realización del desarrollo laboral que ha logrado dentro del derecho a nivel mundial, es merecido debido a que “Pocas ramas tienen fundamentos tan*

---

<sup>1</sup> Rodolfo A. González-Lebrero “MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma Buenos Aires, 4ta. Edición ampliada y actualizada 2000, Pág. 66

<sup>2</sup> Luis Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 2

*legítimos como el derecho marítimo o derecho de la navegación, nacido sin esfuerzo, sin la imposición de voluntad alguna, como simple producto del acontecer histórico y como inevitable exigencia de una singular actividad humana”<sup>3</sup>.*

## **EL DERECHO MARÍTIMO**

*El Derecho Marítimo se manifiesta como una actividad de carácter mundial, de mayor importancia en razón relativa a la actividad mercante, recursos marinos, recursos humanos y portuarios, la realización de las mencionadas actividades “se define el Derecho Marítimo como, la rama del Derecho que comprende el conjunto de principios y normas jurídicas de carácter publico y privado, de orden nacional e internacional, regulativo de las instituciones y relaciones jurídicas, originadas en el ejercicio de la navegación por agua o modificadas por ella”<sup>4</sup>, como el trabajo a bordo de las embarcaciones y buques.*

*También debemos tomar la apreciación efectuada del Derecho Marítimo, que según Manara es “La parte de la ciencia jurídica que estudia las desviaciones que el ambiente del mar determina sobre las normas del derecho común”, mientras que Luzzati expresa “...la rama del derecho que en modo especial regula la actividad humana relativamente al ambiente marítimo”<sup>5</sup>; asimismo la consideración también realizada por “Daniel Danjon menciona que ‘Ninguna rama del derecho esta tan conforme con la règle du droit (regla del derecho) como el derecho marítimo’”<sup>6</sup>. Al igual que el derecho natural que consiste en una clara relación del derecho con la idea de justicia, por ello “El*

---

<sup>3</sup> Rodolfo A. González-Lebrero “MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma Buenos Aires, 4ta. Edición ampliada y actualizada 2000, Pág. 2

<sup>4</sup> Luis Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 5

<sup>5</sup> Ibidem 4, Pág. 2

<sup>6</sup> Osvaldo Blas Simone “COMPENDIO DE DERECHO DE NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma 1987, Pág. 2

*derecho marítimo es naturalmente y en función de la actividad regulada cosmopolita, y así resulta en su concreción interna, en las leyes de un país determinado y a través de usos y costumbres, así como de leyes internacionales. Una de sus características es la universalidad.”<sup>7</sup>, donde nuestro país es parte de la misma.*

*Al apreciar esa característica que tiene el Derecho Marítimo “Ordaz dice ‘...cuando en las relaciones jurídicas uno de los sujetos, a lo menos, actúa investido de poderes políticos y en mira del orden o del interés publico que lo constituye en representante de la coacción social, se tratara de situaciones regidas por el Derecho Publico. En cambio, cuando los particulares o las asociaciones o el estado actúen sin poner en ejercicio potestad política soberana o coactiva, se tratara de relaciones correspondientes al Derecho Privado’.”<sup>8</sup>. Es importante comprender que “El derecho es uno e indivisible, no obstante a ello, que se complete con normas que, originariamente, pudieron tener carácter comercial, penal, administrativo etc. Pero que al sistematizarse estas en torno al hecho nautico pierden su individualidad y se integran al sistema”<sup>9</sup>, por consiguiente el “objeto central y tema de esta rama del derecho lo constituye la Navegación”<sup>10</sup>, por tratarse de un elemento más del derecho.*

## **DERECHO DE NAVEGACIÓN**

*El constante análisis en términos generales a un evolucionar, “Al clásico nombre de Derecho Marítimo, que parecería circunscribirla, tan solo, a la navegación por mar, le ha seguido el de Derecho de la Navegación.”<sup>11</sup>, motivado por la nueva visión mundial a*

---

<sup>7</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 7

<sup>8</sup> Ibidem 7, Pág. 55

<sup>9</sup> Ibidem 7, Pág. 56

<sup>10</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 2

<sup>11</sup> Osvaldo Blas Simone “COMPENDIO DE DERECHO DE NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma 1987, Pág. 18

*la apreciación e interpretación se ve la necesidad de “La regulación jurídica de la navegación por agua en su sentido mas amplio, cualquiera que sea la superficie acuática donde se realice (marítima, fluvial o lacustre), cualquiera que sea su finalidad (comercial, placentera, deportiva, con propósitos científicos, etc.), y cualquiera los medios utilizados (buques con propulsión o sin ella), responde a la corriente científica mas moderna.”<sup>12</sup>, por el simple hecho que a bordo de las embarcaciones nace situaciones de derecho, entre ellas el laboral, seguridad, comercial, etc.*

*Este despliegue de actividades originan el nacimiento de “la rama de la ciencia jurídica en la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico de la navegación por agua, o se refiere a el y por la otra, el sistema autónomo de normas jurídicas especiales que regulan todos esos hechos y relaciones”<sup>13</sup>, cuya finalidad es el tratar aspectos que faciliten la actividad desarrollada en el agua, incorporando medidas de preservación, salvaguarda y otras de importancia.*

*Considerando en términos generales contemplado desde distintas perspectivas se establece que “El Derecho de Navegación esta estructurado por situaciones concretas dictadas por la peligrosa y fortuita realidad de la vida humana en el mar. Ante la tremenda antinomia que se da entre la incontrolable y catastrófica naturaleza con la necesidad instintiva y racional de supervivencia, el hombre solo puede tratar de resolverla procurando eliminar la inseguridad física y jurídica resultantes”<sup>14</sup>, el mismo que se encuentra todavía abierto en la normativa de nuestro país, por la no identificación racional a plenitud de la necesidad de la presentada.*

---

<sup>12</sup> Osvaldo Blas Simone “COMPENDIO DE DERECHO DE NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma 1987, Pág. 18

<sup>13</sup> Rodolfo A. González-Lebrero “MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma Buenos Aires, 4ta. Edición ampliada y actualizada 2000, Pág. 2

<sup>14</sup> Ibidem 12, Pág. 1



*Para los tratadistas sudamericanos “La doctrina europea ha utilizado desde hace algunos años la expresión ‘Derecho Marítimo’ para denominar la disciplina jurídica que nosotros llamamos ‘Derecho de la Navegación’.”<sup>15</sup>, para este marco de referencia se tomaron en cuenta los elementos que sustentan los principios de este derecho, por consiguiente para Malvagni, “El derecho de la navegación es el conjunto de normas que rigen tanto los hechos y cosas que tienen ambiente propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación”<sup>16</sup>, permitiendo apreciar los conocimientos relativos a este tema, según Fernández “Por Derecho de la Navegación entendemos el conjunto de reglas jurídicas de carácter público y privado relativas a la navegación por agua y a las actividades relacionadas con la misma”<sup>17</sup>, las cuales fomentan una actitud favorable y motivada en relación a esta actividad, debido a que el “El derecho de la navegación contiene un conjunto numeroso de principios generales y particulares que le son propios.”<sup>18</sup>, estimulando a desarrollar por consiguiente la realización y fortalecimiento de la normativa de este derecho.*

## **BUQUE**

*Es una palabra de carácter general para designar cualquier embarcación, exceptuando las de remo. La definición como los nombres de “Los vocablos barco, bajel, embarcación, bastimento, nao y nave son esas denominaciones generales, por lo cual deducimos que en castellano, ya desde principios del siglo XIX, la palabra buque era la mas adecuada para denominar la construcción a que nos estamos refiriendo.”<sup>19</sup>, estas construcciones flotantes de madera o de metal se “designa al vehiculo de navegación*

---

<sup>15</sup> Ibidem 13, Pág. 1

<sup>16</sup> Luis Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 3

<sup>17</sup> Ibidem 16, Pág. 3

<sup>18</sup> Ibidem 16, Pág. 6

<sup>19</sup> Rodolfo A. González-Lebrero “MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma Buenos Aires, 4ta. Edición ampliada y actualizada 2000, Pág. 112

*acuática en la mayoría de las legislaciones latinoamericanas”<sup>20</sup>, para el transporte de carga en general, de paseo, pasajeros, etc.*

*Según una definición de “Malvagni ‘Buque es la construcción flotante destinada a navegar’.”<sup>21</sup>, pero en un rol destinada a la unificación conceptual, para “Spasiano ‘debe indicar aquel mínimo denominador que sea común a todas las embarcaciones sujetas al derecho de la navegación’.”<sup>22</sup>, en otras palabras “...vale decir, que debe tratarse de un objeto construido según normas técnico-navales, que no solo sea apto sino que este efectivamente afectado a la actividad navegatoria. Navegación implica... flotación y desplazamiento, pero sustancialmente gobierno y maniobra”<sup>23</sup>, obviamente desarrollada mediante la actividad laboral humana.*

*Podemos apreciar que el buque es un elemento imprescindible dentro el “Objetivo del derecho Marítimo, y como bien afirma Brunetti ‘...ocupa el puesto mas eminente entre las cosas objeto del derecho marítimo’.”<sup>24</sup>, puesto que a bordo de las embarcaciones se desarrolla una actividad laboral, en consecuencia “los diversos sujetos del derecho marítimo y sus consiguientes relaciones se dan a través o por intermedio del buque”<sup>25</sup>, porque sin buque no habría navegación y tampoco se daría el Derecho Marítimo o Derecho de Navegación, mucho menos el laboral.*

*El buque como tal debe “cumplir requisitos restrictivos entre los que se encuentran: a) Condición de su flotabilidad, b) Que la construcción flotante este realmente capacitada para emprender expediciones marítimas, c) Que este provista de Acta de Nacionalidad,*

---

<sup>20</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 277

<sup>21</sup> Ibidem 20, Pág. 282

<sup>22</sup> Osvaldo Blas Simone “COMPENDIO DE DERECHO DE NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma 1987, Pág. 132

<sup>23</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 283

<sup>24</sup> Ibidem 23, Pág. 278

<sup>25</sup> Ibidem 23, Pág. 278

d) Que tenga tonelaje aceptable, e) Tenga autonomía de propulsión f) Los que distinguen el buque del mar, del fluvial g) Aptitud para la navegación”<sup>26</sup>. Es requisito considerado que el Buque tenga un Nombre al ser inscrito en el país quien le otorgara una matricula y la nacionalidad del buque (bandera), en base a un documento expedido por la Autoridad Marítima de cada país, por medio del cual se sujeta a las leyes del país cuyo pabellón enarbola. Con respecto a la jurisdicción “Un buque no puede tener sino una sola nacionalidad, la del estado que otorgo el uso de bandera; si navegara bajo las banderas de dos o mas estados, no podría ampararse en ninguna de esas nacionalidades.”<sup>27</sup>, por esta razón “los buques poseen la nacionalidad del estado cuya bandera están autorizados a enarbolar, debiendo existir una relación autentica entre el estado y el buque, estado que ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre tales buques, en los aspectos administrativos, técnicos y sociales”<sup>28</sup>, así como de las relaciones laborales obrero-patronal.

El Buque tiene una naturaleza jurídica de bien inmueble-mueble, considerándose como una prolongación del territorio nacional del país de la bandera que enarbola es sin duda que “El buque es un ‘objeto de derechos’, y por el o a través de el surgen los centros de imputación de derechos y obligaciones en el Derecho Marítimo”<sup>29</sup>. Debido a su naturaleza según Righetti es “una categoría especial de muebles (buques, aeronaves y automotores) de los que el reconocimiento de una particular importancia social y económica ha llevado a extender a alguno de ellos, particulares reglas propias de los inmuebles”<sup>30</sup>, una opinión especial expresada por Brunetti menciona que “el Derecho Marítimo afirma, El Buque, es un aspecto material, es una colonia flotante, gobernada por normas de derecho publico y privado, el cual bajo un aspecto jurídico, comprendía una actividad regida por los principios de la disponibilidad y de la

---

<sup>26</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Págs. 280, 281

<sup>27</sup> Rodolfo A. González-Lebrero “MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma Buenos Aires, 4ta. Edición ampliada y actualizada 2000, Pág. 118

<sup>28</sup> Ibidem 27, Pág. 120

<sup>29</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 292

<sup>30</sup> Osvaldo Blas Simona “COMPENDIO DE DERECHO DE NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma 1987, Pág. 140

responsabilidad...”<sup>31</sup>, encontrándose entre ellos el Derecho Laboral.

## TRIPULACIÓN

*La autoridad marítima de todo país, establece los requisitos de capacidad físico-psicológico de las personas para trabajar a bordo de los buques, por las peculiaridades del trabajo desarrollado, por que este “Personal embarcado es el que ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de buques y artefactos navales”<sup>32</sup>, en otras palabras “Vale decir se refiere a los tripulantes, empleados a los que se asigna el nombre genérico de GENTE DE MAR”<sup>33</sup>, sin embargo otra consideración “es quienes trabajan a bordo de un buque en navegación, son también conocidos por el nombre de gente de mar”<sup>34</sup>, también se “consideran GENTE DE MAR, a todas aquellas personas que se obligan, frente al armador (empleador marítimo), a trabajar a bordo de un buque, especialmente durante su navegación...”<sup>35</sup> ya sea esta marítima, fluvial o lacustre.*

*El Buque al ser conceptualizado de de naturaleza jurídica por la prolongación del territorio nacional del país que enarbola su bandera, el Capitán del buque es el delegado de la autoridad pública pues debe ejercer las funciones de notario y de juez, es en este sentido que “El capitán es el jefe del buque. Constituye una de las figuras mas típicas del Derecho Marítimo y el sujeto predominante a su bordo”<sup>36</sup>, por su conducción capacitadas es el encargado directo de la conducción del buque, pues es el responsable de la disciplina, etc., llegando prácticamente a ser un representante público, por ello “Fernández cree que la figura del Capitán es compleja, de derecho privado y de*

---

<sup>31</sup> Ibidem 29, Pág. 293

<sup>32</sup> Rodolfo A. González-Lebrero “MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma Buenos Aires, 4ta. Edición ampliada y actualizada 2000, Pág. 524

<sup>33</sup> Ibidem 32, Pág. 524

<sup>34</sup> Osvaldo Blas Simona “COMPENDIO DE DERECHO DE NAVEGACIÓN”, Editorial Depalma 1987, Pág. 99

<sup>35</sup> Ibidem 32, Pág. 525

<sup>36</sup> Luis Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 547

*derecho público, y no puede ajustarse a ninguna de las reconocidas por el derecho privado, ni reducirse a las mismas”. Al capitán le compete resolver todas las cuestiones que se susciten en navegación entre la tripulación y pasajeros, incluso en el aspecto aduanero, de salubridad, de registro civil, de función notarial, de la seguridad y otras varias, cuya responsabilidad es elevadísima.*

*La tripulación a bordo de un buque consta del personal de cubierta “Este personal se integra con los oficiales de cubierta, también se los llama de navegación o de puente, ya que sus principales funciones son desempeñadas en el puente, donde colaboran con el capitán en la tarea de conducir la derrota (dirección o destino) del buque. El personal subalterno esta compuesto por contramaestre, timoneles (conductores) y marineros”<sup>37</sup>, el “Personal de maquinas, también constituido por oficiales y personal subalterno, esta encabezado por el jefe de maquinas y se encarga de la conducción y mantenimiento de los mecanismos propulsores del buque y de sus sistemas eléctricos”<sup>38</sup>, el “personal de comunicaciones, compuesto por el operador general de radiocomunicaciones, operador radiotelegrafista de primera clase, operador radiotelegrafista de segunda clase, operador radiotelegrafista especial y radioelectrónico.”<sup>39</sup>, y otros cuerpos como “administración y Sanidad, ellos imponen por razones de división y competencia en el trabajo de índole contable, en el primer caso y por las necesidades medicas a bordo, sobre todo en viajes largos.”<sup>40</sup>, en síntesis todo este personal realiza actividad laboral plena a bordo del buque y/o embarcación.*

*Esencialmente se puede apreciar que el trabajo a bordo de embarcaciones conlleva una coordinación de esfuerzos, sacrificio y profesionalidad, misma que contribuye a la economía mundial, que muchas veces no es recompensada menos reconocida entre los que se encuentra nuestro país.*

---

<sup>37</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdova, 2da. Edición 1996, Pág. 592

<sup>38</sup> Ibidem 37, Pág. 593

<sup>39</sup> Ibidem 37, Pág. 593

<sup>40</sup> Ibidem 37, Pág. 593

## **CAPÍTULO II**

### **ANTECEDENTES HISTÓRICOS**

*Bolivia al no tener una costa marítima y por lo tanto no contar con una salida al mar, no ha logrado efectivizar plenamente un desarrollo socio-económico, por las limitaciones en el transporte, especialmente el marítimo, fluvial y lacustre el cual ocupa el primer medio a nivel mundial y otro aspecto importante el no contar con puertos marítimos propios para la exportación de productos hacia otros países por ende a otros continentes, que se presento durante el siglo XX. Pero esta condición se rompe a finales de siglo pasado por la firma de un acuerdo de carácter internacional que se efectiviza el año 1992, mediante el cual se da inicio a la presencia marítima boliviana nuevamente a través de la navegación marítima-fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná, tomándose nuevamente un mayor interés a la actividad marítima por consiguiente logrando la actividad laboral marítima-fluvial, con pleno desarrollo en la exportación de productos varios.*

*Pero es necesario realizar una retrospectiva al pasado de la historia boliviana, pues nos encontramos con plenos momentos de apogeo, en el ámbito marítimo y otro en el ámbito fluvial por parte de nuestro país.*

### **ÁMBITO MARÍTIMO**

*Al nacimiento de Bolivia a la vida independiente disponía de una costa marítima de 202 millas sobre el océano Pacífico en los que se encontraban las provincias de Atacama, Loa, Mejillones y Taltal, y en ellas los puertos de Cobija, Antofagasta, Mejillones,*

*Tocopilla y Taltal. En estos puertos la actividad de los habitantes se hallaba inmersa a la vida marina, puesto que su labor diaria se encontraba a bordo de embarcaciones, dedicadas a la mercadería en general, pesca y otras.*

*Teniendo conocimiento de esta situación en 1825 el Mcal. Antonio José de Sucre instituye el Ministerio de Guerra y Marina, en la Constitución Política del Estado en la cual consigna la formación de una Fuerza Armada compuesta por un Ejército de Línea y una Escuadra Naval, dando origen a una organización destinada al ámbito marítimo, fluvial y lacustre, teniendo como objetivo coadyuvar a toda la gente que dedicaba su actividad marítima naviera, que enarbolará nuestro pabellón nacional, y de esta manera ejercer jurisdicción efectiva sobre nuestra costa marítima.*

*La Provincia de El Litoral poseía riquezas de guano, salitre y los mas grandes yacimientos de cobre en la zona de Chuquicamata, mismos que despertaron la ambición chilena, originando la ocupación de Antofagasta el 14 de febrero de 1879, dándose con esta acción por parte de Chile al desenlace fatal de la Guerra del Pacífico, culminando con la pérdida del Litoral Boliviano. Posteriormente se firmaron los tratados de 1904 y 1929 nada favorables para Bolivia con lo que consolidaron parcialmente a un enclaustramiento con consecuencias negativas para un desarrollo socio-económico, para nuestro país.*

*Bolivia mientras tuvo pleno dominio marítimo desarrollo la actividad tanto militar como mercante (civil), los cuales tuvieron su vital preponderante en el desarrollo socio-económico de nuestro país a mediados del Siglo XIX, es así que La Marina de Guerra durante la Confederación Perú Boliviana tenía embarcaciones de Guerra entre las que se puede mencionar a la 'Fragata "Confederación", embarcación "El Illimani" (1843), Guardacostas "General Sucre" (1844), bergantín "María Luisa" y el cañonero*

*“Morro” (1875)<sup>41</sup>, pero no se contaba con ninguna estructura organizativa e institucional naval militar encargada de proyectar una Marina de Guerra motivo por el cual dejaron de operar las embarcaciones mencionadas líneas atrás, consiguientemente no hubo embarcaciones que patrullen por nuestra costa marítima efectivizando soberanía en la provincia de El Litoral.*

*También debemos tomar a plenitud el desarrollo de la Marina Mercante, las que navegaban con embarcaciones como “La Juana”, “Lastenia” y “La Llama” (cargueros) de propiedad de los hermanos Lemaitre, “El Chanchamocha” dedicado al transporte de minerales de propiedad de Faustino James, “El Potosí” el cual navegaba trasportando minerales e importando mercadería en general a Bolivia cuya propiedad fue de José Maria Artola comerciante español, “El Bolívar” de propiedad del francés Jean Lucien Arman, “El López Gama” cuyo propietario era el brasileño Pedro López Gama, los vapores “El 4 de julio” y “El Bolivia” que dieron origen a la compañía de vapores The Pacific Steam Naviagtion Company siendo su impulsor Guillermo Weelwright, las goletas “La Elcira” y “La Elisa” de propiedad de la firma Doll y Cia y “Bolívar” de propiedad de la Empresa de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta<sup>42</sup>, todas estas embarcaciones navegaron exportando minerales e importando mercadería en general, cuya actividad comercial-laboral fue desarrollada por la Gente de Mar (marineros), quienes fueron conciudadanos bolivianos.*

*Por esta situación de gran despliegue de actividades en el ámbito marítimo-fluvial laboral, el Gobierno Boliviano dicto una Resolución Suprema el año de 1869, emitiendo una reglamentación de uniformes para la Marina Boliviana con el tenor siguiente: “PARA LOS CAPITANES DE PUERTO, Levita azul con botonadura amarilla y ancla, chaleco Blanco, pantalón azul con franja de media pulgada y gorra azul con el escudo*

---

<sup>41</sup> Suplemento Periódico “EL DIARIO”, 6 de agosto de 1996

<sup>42</sup> Ibidem 41.



*nacional y siempre con el ancla bordada. Además de uso de espada, PARA LOS CAPITANES DE BARCOS Y JEFES DE APARATOS MARITIMOS, igual indumentaria para los Capitanes de Puerto. PARA LOS MARINEROS, Pantalón azul, blusa blanca y sombrero alón de pique blanco con el nombre de la unidad de servicio en la toquilla”<sup>43</sup>. Toda esta actividad boliviana ingresa en una cesación temporal de la actividad marítima laboral plena por la ocupación de nuestra provincia de El Litoral por parte de Chile.*

## **ÁMBITO FLUVIAL**

*Bolivia a principios del siglo XX dio inicio a una intensa navegación por las vías fluviales de embarcaciones especialmente en la parte amazónica, que logra tener su incidencia en el ámbito nacional debido a la explotación del látex (goma) por parte de los Hnos. Suárez quienes gracias a la exportación de este preciado elemento edificando su riqueza económica, navegando a través de los ríos Madera, Madre de Dios, Beni culminando en Manaos, y a través del cual logran llegar a otros puertos continentales.*

*Las primeras embarcaciones impulsadas a vapor de Bolivia importadas por “la firma Brideyard, compañía que luego se convirtió en la casa comercial Seiler”<sup>44</sup> arribaron principalmente a Riberalta. Así, entre las lanchas que aquellos años surcaron “el oriente algunas impulsadas con rueda destacan sobre todo la Helvecia, Triunfo, Madre de Dios y Francia. Desmontadas, las embarcaciones eran importadas desde Europa a la población beniana de Cachuela Esperanza, donde se hallaba el astillero del empresario gomero Nicolás Suárez. Su colega, Antonio Vaca Díez, también contaba con su propia*

---

<sup>43</sup> Resolución de 23 de abril de 1869 - MINISTERIO DE GOBIERNO – LA PAZ, elevado por la PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE COBIJA - LA MAR, ABRIL 6 DE 1867

<sup>44</sup> Suplemento Periódico “EL DIARIO”, 6 de agosto de 1996

*maestranza: Florida.”<sup>45</sup>, en épocas siguientes “el Estado impuso su presencia en la amazonia al construir el Astillero Nacional, génesis de la actual Fuerza Naval. Pero fue en la maestranza Florida donde se ensambló en 1898, la Tahuamanu algunas crónicas de la época señalan que su primer nombre fue Iris. Un año después, el bote iniciaba su periplo llevando al personal de la zafra hasta las barracas y transportando la producción por el río Beni hasta Rurrenabaque y por las corrientes del Madre de Dios hasta Brasil”<sup>46</sup>.*

*En la década del 60 y 70 se empieza a tener una navegación fluida y constante en el eje Ichilo-Mamoré, efectuándose una actividad laboral intensa de tipo mercante, logrando un desarrollo socio-económico, al igual que en los ríos Beni, Madre de Dios, Itenez, y otros secundarios, ya que por estos ríos se inicia el transporte pasajeros, combustibles, comestibles y mercadería en general, entre puertos logrando que los habitantes de estos sectores del territorio nacional logren un desarrollo en el status de vida de carácter socio-económico. En la actualidad se ha intensificado la navegación convirtiéndose en un polo de desarrollo para los ribereños de estos ejes de navegación.*

*A finales del siglo XX, la navegación de transporte fluvial encuentra una nueva vía de navegación, debido a la firma de un acuerdo de carácter internacional entre los que interviene Bolivia, denominada Hidrovía Paraguay-Paraná misma que se da a partir del año de 1992, con el que se da un paso trascendental de la presencia marítima boliviana nuevamente, a través de la navegación por vías internacionales rompiendo de esta manera el enclaustramiento marítimo en el que se hallaba inmerso desde la Guerra del Pacífico (1879). A partir del acuerdo Bolivia, ha logrado un polo de desarrollo socio-económico para la sociedad boliviana, incentivando la exportación de productos hacia otros continentes, reactivando de manera aleatoria la actividad laboral marítima*

---

<sup>45</sup> Suplemento Periódico “EL DIARIO”, 6 de agosto de 1996.

<sup>46</sup> Suplemento Escape Periódico “LA RAZON”, de fecha 7 de mayo de 2006

*y el transporte marítimo donde intervienen de manera directa la Gente de Mar.*

## **GENTE DE MAR**

*Como se constata a lo largo de la vida republicana boliviana, la actividad laboral marítima y fluvial siempre ha tenido y tiene su actividad inmersa en los espacios acuáticos como son el fluvial, lacustre y marítimo, debido a que dicha actividad en el periodo anterior a la Guerra del Pacífico, se desarrolló a plenitud en el sector de la marina mercante, puesto que los marineros (gente de mar) que se encontraban a bordo de estas embarcaciones fueron objeto de abuso en el aspecto laboral, social y económico por parte de los empleadores, debido a que estas personas no tenían descanso entre jornadas, las condiciones de vida, la necesaria seguridad en ultra mar y otros aspectos, por la falta de normativas y medios de control en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. En el aspecto laboral fueron horas de arduo trabajo al atracar en un puerto para realizar la operación de carga o en su defecto de descarga de la mercadería transportada, cuyas jornadas no fueron reconocidas.*

*Podemos observar que a la conclusión de la guerra del Pacífico (1879), se empieza a darle énfasis a la navegación fluvial debido a los recursos naturales que son objeto de explotación por parte de consorcios internacionales asociados con nacionales, iniciando para este fin la ocupación de las vías navegables de nuestro territorio especialmente de parte amazónica. En la navegación fluvial al igual que en la actividad marítima se da el desarrollo laboral de los marineros (gente de mar) a bordo de las embarcaciones que surcaban nuestros ríos, con muy pocas o escasas diferencias en el reconocimiento por parte del estado, debido a que su actividad no fue asimilada en los niveles políticos de turno o tal vez por la poca importancia que se le dio, cuya concepción hasta el día de hoy no se ha considerado en ninguna esfera de nuestro país.*

*Resultado de ello las normas jurídico-laborales de la Gente de Mar en la actualidad no responden a las condiciones jurídicas, sociales y económicas en la actividad en que se desenvuelven lo que ha generado una desprotección normativa laboral y de seguridad social, la cual no se encuentra acorde al esfuerzo de las tareas que desarrollan en forma diaria, principalmente en la Hidrovia Paraguay-Paraná sin desmerecer a otras vías navegables existentes en nuestro país.*

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO TEÓRICO Y LEGAL**

*La necesidad de un análisis conceptual para comprender en su contexto verdadero el significado de la Gente de Mar (marineros de mar, ríos y lagos) y su actividad laboral, la misma que conlleva una infinidad de riesgos debe ser clarificado para hacer comprender a la sociedad la ingenua creencia de que la actividad laboral marítima solo tiene su lugar o existencia en países que poseen puertos en los océanos continentales, nuestro país evidentemente no cuenta con puertos de atraque de embarcaciones con una infraestructura adecuada, pero la realidad es que Bolivia cuenta con puertos de atraque a lo largo de las vías navegables, cuya actividad laboral marítima, fluvial y lacustre se desarrolla de manera intensa, por la Gente de Mar.*

*Este grupo social que por el momento presenta problemas en su sector al igual que muchos otros, por la existencia de vacíos jurídicos, la acepta de manera apacible y con resignación, hecho que es uno de los problemas de la situación actual que enfrenta nuestro país, el cual debe responderse otorgando la seguridad jurídica necesaria para los grupos sociales desprotegidos como es el caso de la Gente de Mar (marineros). Este grupo social laboral tiene su incidencia en primera instancia en la relación obrero-patronal y su replica en lo económico-social de nuestro país. Las nuevas tendencias mundiales en cuanto a políticas, sociales, económicas y comerciales determinan respuestas jurídicas creativas que coadyuven el sentido social, para cuyo sentido debe ser tomado como referencia a recomendaciones efectuadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Organismo Marítimo Internacional (OMI), relacionado al trabajo marítimo, por que Bolivia es parte integrante de los mismos por lo que es preciso comprender la significación del Derecho, respecto de la Gente de Mar.*

## BASE CONCEPTUAL

*Para que podamos comprender la magnitud del derecho que también liga al sector laboral marítimo, fluvial y lacustre como es la Gente de Mar, realizaremos un breve recorrido por algunas conceptualizaciones de manera general. En este sentido, cuando una persona hace referencia al derecho se nos viene de manera inmediata la percepción de rectitud, igualdad, justicia, mismas que nos ligan a un bienestar individual por ende colectivo; asimismo si levantamos el termino Marítimo se nos viene al pensamiento la referencia de mar (océano), y uniendo ambos términos según expresa Antonio Scialoja que "...el derecho del mar nació del mar, como creación original y espontánea"<sup>47</sup>. Se debe considerar que el Derecho tiende a la realización de fortalecer los valores que permitan una convivencia social armónica, es decir, valores del individuo como miembro de una comunidad, otorgándole derechos y obligaciones, en otras palabras nos nace un concepto natural de este término, por el simple hecho de poder diferenciar la justicia con relación a la injusticia.*

*Sobre el término de Derecho existe una infinidad de concepciones, de las cuales tomaremos la del Derecho Natural; una de ellas es la siguiente: "Derecho natural es un derecho cuyo contenido responde a la naturaleza. Se trata de un derecho fundado en si mismo que se opone al mero derecho positivo. Como norma de orientación se toma la naturaleza. Pero este concepto se usa sin duda en una significación transpuesta. Y como no puede ser ésta la de la incultura, no puede entenderse con ella mas que la esencia (esencia de una cosa: la unidad de sus condiciones permanentes). Pero aun así, puede entenderse de dos modos: a) Naturaleza del hombre; b) naturaleza del Derecho. Del primero nace el derecho natural; del segundo el derecho racional"<sup>48</sup>. Otra definición conceptual del derecho natural necesaria a presentar es de Tomas Hobbes "No hay*

---

<sup>47</sup> Luís Romero Basaldúa. "DERECHO MARITIMO", Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 1

<sup>48</sup> Extracto de la página web [http://www.antorcha.net/biblioteca\\_virtual/derecho/teorias\\_derecho/stammler.html#7](http://www.antorcha.net/biblioteca_virtual/derecho/teorias_derecho/stammler.html#7)

*cosas que pueden conocerse o hallarse in rerum natura (...) Son las leyes civiles las que determinan qué es justo o injusto, y qué es conveniente o inconveniente, virtuoso o vicioso”<sup>49</sup>, pero según Hans Kelsen: “Si el derecho positivo extrae su validez de su correspondencia con el derecho natural, toda norma legislativa o consuetudinaria contraria al derecho natural debería ser considerada nula o inexistente. Esta es la consecuencia inevitable de una teoría que hace del derecho positivo un sistema de normas subordinado al derecho natural”<sup>50</sup>; asimismo “En los derechos positivos que surgen de procesos históricos y que por la relatividad de la condición humana no pueden ser sistemas intachables, es posible distinguir aquellos inspirados en la justicia y los que averiguadamente no la postulan.”<sup>51</sup>.*

*Es necesario comprender que la Teoría del Derecho Natural según sus representantes definen que el Estado y el derecho son producto de un contrato, el cual primero crea al estado y posteriormente las leyes que regirán al entorno social, dentro el cual se encuentra la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre), es así que “la aplicación que el hombre hace de los principios de la ley natural a situaciones concretas y cambiantes de la vida social de cada pueblo, da lugar a la ley humana”<sup>52</sup>.*

*Nos interesa conocer de manera específica también que el Derecho del Trabajo, por regular las relaciones laborales en general sin distinciones, pero existen normas específicas que regulan el amplio espectro del trabajo humano, entre las cuales se comprendería la actividad realizada por la Gente de Mar, para ello recurrimos a la definición realizada por Rafael Caldera “El Derecho del Trabajo es el conjunto de normas jurídicas que se aplican al hecho social trabajo, tanto por lo que toca a las relaciones entre las partes que concurren a el y con la colectividad en general como al*

---

<sup>49</sup> Extracto de la pagina web <http://www.filosofiyderecho.com/rtf>

<sup>50</sup> Extracto de la pagina web <http://72.14.209.104/search?q=cache:YOCLMkVgHAJ:www.filosofiyderecho.com/rtfd/numero9/5-9.pdf>

<sup>51</sup> Jaime Moscoso Delgado “INTRODUCCIÓN AL DERECHO”, Librería Editorial Juventud, 6ta. Edición, Pág. 107

<sup>52</sup> Ibidem 51, Pág. 102

*mejoramiento de los trabajadores en su condición de tales*”<sup>53</sup>.

*Es conveniente un entender acerca del Derecho Marítimo que de una u otra manera se vincula con el Derecho del Trabajo y para ello nos acogemos a las palabras de Luzzati “...la rama del derecho que en modo especial regula la actividad humana relativamente al ambiente marítimo”<sup>54</sup> y una definición clara del Derecho Marítimo misma que se describe a “la rama del derecho que comprende el conjunto de principios y normas jurídicas de carácter publico y privado, de orden nacional e internacional, regulativo de las instituciones y relaciones jurídicas, originadas en el ejercicio de la navegación por agua o modificadas por ella”<sup>55</sup>.*

## **PRINCIPIOS JURÍDICOS**

*Las apreciaciones que realizan de los principios jurídicos “pueden ser las verdades universales dictadas por la recta razón, o bien aquellos que sirven de fundamento al Derecho positivo de cada país y que pueden deducirse, por vía de generalizaciones sucesivas, de las disposiciones particulares de la ley”<sup>56</sup>. En este sentido complementariamente “Las leyes jurídicas, corresponden a las acciones exteriores del hombre y están en el marco de la ley. Las leyes éticas, las que están de acuerdo a la ley, pero además se las considera como principio determinante (conciencia interior del deber). Lo que esta de acuerdo con la ley, se denomina legalidad y lo que se sujeta a las ideas del deber, es moralidad”<sup>57</sup>.*

---

<sup>53</sup> Guillermo Cabanellas “TRATADO DE DERECHO LABORAL”, Tomo I Volumen I Parte General, Editorial Heliasta SRL, 3ra. Edición 1987, Pág. 429

<sup>54</sup> Luis Romero Basaldúa. “DERECHO MARITIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pág. 3

<sup>55</sup> Ibidem 52, Pág. 5

<sup>56</sup> Guillermo Cabanellas “TRATADO DE DERECHO LABORAL”, Tomo I, Volumen 2, Parte General, Editorial Heliasta SRL, 3ra. Edición 1987, Pág. 19

<sup>57</sup> Eusebio Gironde Cabrera “TEORÍA DEL ESTADO”, Imprenta Digital EDOBOL, 3ra. Edición Mayo 2005, Pág. 163



*La consideración que tiene el Derecho de manera general es la realización de valores que permitan una convivencia social armónica, valores del individuo como miembro de una comunidad, los cuales son fundamentales para el logro del bien común y es el Derecho que busca el consagramiento de esos valores necesarios para poder vivir en armonía en la sociedad regulando la conducta. Por esta Situación el Derecho Natural consiste en una clara expresión que se da entre el Derecho y la idea de igualdad, justicia, de esta manera el iusnaturalismo demuestra tener una mayor percepción de los valores jurídicos.*

*Al mencionar la justicia social consideramos uno de los principales valores y objetivos del Derecho Internacional de los Derechos Humanos, por lo tanto contribuye al desarrollo de una percepción de la Gente de Mar (marineros) y sus causas de riesgo y con ello de la dignidad de su trabajo.*

*La sociedad se rige con normas de conducta al momento de relacionarse, por consiguiente se debe considerar la actividad que se empezó a dar dentro la misma por las necesidades de los bienes, tanto en la producción como en el consumo provocando la actividad laboral, la cual genera la necesidad de crear sistemas de protección de carácter social debido a la relación que se da entre el empleador y el empleado, en cuya relación de manera general el empleado no es reconocido en todo sus derechos, como es el caso de la Gente de Mar.*

*Para una comprensión adecuada de estos derechos en la parte jurídica, nos referiremos al carácter de la misma, para ello recurrimos a la tesis de Savigny quien la resume de la siguiente forma: “Si dirigimos una ojeada sobre el conjunto del Derecho, lo veremos dividido en dos ramas; el derecho publico y el Derecho Privado. Tiene uno por objeto el Estado, es decir, la manifestación orgánica del público; el otro, contiene todas las*

*relaciones de Derecho existentes entre particulares, y es la regla y la expresión de estas relaciones. Tienen, sin embargo, estos dos órdenes de Derecho muchos rasgos de semejanza, y muchos puntos de contacto. Pero lo que distingue profundamente el Derecho Público del Derecho Privado es que el uno se ocupa del conjunto y considera a los individuos como un objeto secundario, mientras que el otro tiene por objeto exclusivo al individuo mismo, y no se ocupa mas que de su existencia y de sus diferentes estados.”<sup>58</sup>.*

*Esencialmente al comprender que el Derecho del Trabajo en su legislación tiene su dependencia del Derecho Público, el cual por los valores que implican la actividad laboral de la Gente de Mar es necesario considerarlo en “la parte del ordenamiento jurídico administrativo que tiene por objeto la tutela de las categorías trabajadoras para fines superiores de interés nacional”<sup>59</sup>.*

*Estos principios jurídicos valorados están refrendados por la Organización Internacional del trabajo que procura fomentar la justicia social y los derechos humanos y laborales internacionalmente reconocidos, y esos valores también son asumidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo también de carácter internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima.*

*Por esta razón la Gente de Mar (marineros) a nivel mundial, fueron reconocidos por la Organización Internacional del Trabajo, la que ha normado no menos de 60 para el trabajo marítimo, pues esa actividad riesgosa a generado informes, directrices con las respectivas recomendaciones para los países miembros, quienes pueden tomar como*

---

<sup>58</sup> Guillermo Cabanellas “TRATADO DE DERECHO LABORAL”, Tomo I, Volumen 2, Parte General, Editorial Heliasta SRL, 3ra. Edición 1987, Pág. 461

<sup>59</sup> Ibidem 58, Pág. 465

*referencia y adecuarla a su realidad social, que es el caso nuestro.*

## **DOCTRINA SOCIAL**

*La doctrina Social nos permite comprender que el Derecho surge sólo cuando los hombres se someten a restricciones en el ejercicio de su voluntad, y es la doctrina del Derecho Natural que ha mostrado una conexión entre el Derecho y la Razón Humana, originando de la primera el interés colectivo y del segundo el instrumento para crear ese Derecho, sin embargo, al respecto de los principios y derechos fundamentales del trabajo requiere una voluntad política, la misma que debe ser consensuada juntamente con la parte afectada.*

*La doctrina nos sume a la legislación de tipo social como “la legislación que concierne a la actividad de ayuda y socorro desplegada por los entes públicos a favor de quienes no se encuentran en situación de proveer por si mismos a las exigencias de la vida y necesitan protección y asistencia.”<sup>60</sup>, son estos aspectos donde “La importancia está en el establecimiento de una moral mundana en lugar de la tradicional moral eclesiástica. Según ella, el poder público, al cuidar de la seguridad jurídica general y del bien público, ha de regirse por el principio de no lesionar los derechos naturales del ciudadano”<sup>61</sup>.*

*Esas normas que buscan el bienestar social, el Derecho natural ha mantenido viva la creencia en la capacidad de la razón humana para la resolución de los problemas prácticos de la vida social, para ese fin de acuerdo a la Teoría del Derecho Natural, el*

---

<sup>60</sup> Guillermo Cabanellas “TRATADO DE DERECHO LABORAL”, Tomo I, Volumen 2, Parte General, Editorial Heliasta SRL, 3ra. Edición 1987, Pág. 464

<sup>61</sup> Extracto de la pagina web [http://www.antorcha.net/biblioteca\\_vitual/derecho/teorias\\_derecho/stammler.html#indice](http://www.antorcha.net/biblioteca_vitual/derecho/teorias_derecho/stammler.html#indice)

*estado y el derecho son producto de un contrato, del cual primero se creó el estado y posteriormente las leyes que regirían a esa sociedad.*

*Según Tomás de Aquino, refiriéndose a la justicia menciona “Acerca de la solución del problema de la esencia del derecho, interpreta las leyes de acuerdo a los dogmas de la iglesia Católica: señala que existe 4 leyes: Ley eterna, es la que gobierna el mundo y se funda en la razón divina, se revela en los fenómenos naturales y presiden las inclinaciones naturales y actividades del raciocinio; la ley natural, es el reflejo de la ley eterna en los seres vivos. Es la base de la legislación positiva y es de acuerdo a ella que se realiza el nacimiento y crianza de los hijos; ley humana, es el derecho positivo, el caso de sancionar el asesinato; ley divina, se revela en las sagradas escrituras”<sup>62</sup>.*

*La Teoría del Pacto Social, determina que el Derecho es un producto de la necesidad social, ya que esta utiliza la lógica y la razón, pues sostiene que en un principio los hombres vivían en estado de naturaleza gozando de una ilimitada libertad, en virtud que sus actos no se encontraban regidos a reglas sociales, situación que cambia cuando se efectúa la celebración de un pacto para organizarse en comunidad y bajo preceptos de cumplimiento obligatorio para todos sus miembros, originando el nacimiento de la coerción, para el cumplimiento de lo pactado, dándose origen normas colectivas de conducta.*

*Según Tomás Hobbes, “El contrato social conduce a la formación de la sociedad y el estado. El contrato es algo más que consentimiento o concordia; es una unidad real de todo ello en una y la misma persona instituida por el pacto de cada hombre con los demás, en forma tal como si cada uno dijera a todos: autorizo y transfiero a este hombre o asamblea de hombres mis derechos de gobernarne a mi mismo, con las*

---

<sup>62</sup> Eusebio Girona Cabrera “TEORÍA DEL ESTADO”, Imprenta Digital EDOBOL, 3ra. Edición Mayo 2005, Pág. 128

*condiciones de que vosotros transfierais a el vuestro derecho o autorizareis todos sus actos de la misma manera.”<sup>63</sup>, esencialmente se “Admite que la justicia es dar a cada uno su derecho, que Aristóteles le denomina también correctiva o sinalagmática; justicia distributiva, el reparto de dones y retribuciones de la sociedad hacia los individuos; justicia legal es aquella que ordena los actos del individuo hacia el “bien común”. Se produce cuando los individuos contribuyen a la sociedad de acuerdo con sus capacidades”<sup>64</sup>. “La corriente social reformista, señala que: ‘La función del Estado debe tender a promover el bienestar de los trabajadores, a dictar una legislación protectora de los trabajadores e impulsar el pleno empleo.”<sup>65</sup>. Debido a ello “Las políticas sociales surgen como una necesidad para poder mantener un equilibrio social que permita un avance en lo económico y en todas las esferas de la cultura y la política”<sup>66</sup>.*

*Por lo mencionado debido al principio de justicia social, el estado es el ente llamado a representar, proteger y asegurar la seguridad jurídica de manera legal frente a las arbitrariedades que se presenten en las relaciones contractuales, dirimiendo de una manera eficaz, proporcionando para ello acciones concretas, en este caso en el aspecto laboral, tomando en cuenta que las relaciones que se regulan entre los empleados y los empleadores, debe contemplarse en una norma específica y no en una de carácter ambiguo la cual originaria a un vacío jurídico y con ello ámbitos de actuación no regulados.*

## **INTERVENCIONISMO ESTATAL**

*Por ser el Derecho del Trabajo parte del Derecho Público y este relacionado de manera*

---

<sup>63</sup> Eusebio Girona Cabrera “TEORÍA DEL ESTADO”, Imprenta Digital EDOBOL, 3ra. Edición Mayo 2005, Pág. 143

<sup>64</sup> Ibidem 63, Pág. 128

<sup>65</sup> Raúl Jiménez Sanjinez “LECCIONES DE DERECHO LABORAL”, Tomo I, Librería Editorial Popular, 1ra. Edición 1995, 2001, Pág. 70

<sup>66</sup> Extracto de la pagina web <http://www.www2.udec.cl/~ssrevi/numero4/articulo01.htm>

*directa con el estado, por consiguiente este ente se constituye en rector que determina la situación de convivencia de la sociedad sobre la que gobierna. Según el punto de vista de Raúl Jiménez Sanjines: “La actividad tutelar del estado se manifiesta, en la protección legal del trabajador frente a la prepotencia patronal durante y después del convenio del trabajo. Ella se funda en el hecho de que representando el trabajador la parte más débil, por su indefensión y por la angustia económica que lo sitúa en un plano de inferioridad se halla por lo general incapacitado, para discutir con el patrono los términos del contrato en condiciones ventajosas para si mismo. No existe entre uno y otro elementos concurrentes en la producción.”<sup>67</sup>*

*Al encontrarse presente en la realidad nacional laboral de nuestro país, la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre) constituye el pilar para la realización de un estudio del medio social generando un proceso que determina acciones a tomarse para la obtención de resultados en la sociedad mediante normativas jurídicas, las cuales determinarán las conductas que serán consideradas. Es en este sentido que se debe de analizar la finalidad de justicia el cual nos proporciona a simple pensamiento los valores de libertad, verdad y otros, ya que los mismos, son defendidos por el Estado.*

*Para la descripción de este grupo social que comprende a la Gente de Mar, me circunscribo a la Organización Internacional del Trabajo, cuya definición es la siguiente “A los efectos del presente Convenio, las expresiones que aparecen a continuación tendrán el significado siguiente: La expresión Gente de Mar comprende a todas las personas (excepto los capitanes, prácticos, alumnos de los buques escuela y aprendices obligados por un contrato especial de aprendizaje) empleadas o contratadas a bordo de embarcaciones, que figuren en la lista de la tripulación, y excluye a los*

---

<sup>67</sup> Raúl Jiménez Sanjines “LECCIONES DE DERECHO LABORAL”, Tomo I, Librería Editorial Popular, 1ra. Edición 1995, 2001, Pág. 61

*tripulantes de la flota de guerra y demás personal al servicio permanente del Estado”<sup>68</sup>.*

*No debemos olvidar que el objeto del derecho es determinar el vínculo de la relación jurídica a establecerse, por ello el concepto determinado por la Organización Internacional del Trabajo nos permite comprender que existe relaciones contractuales de orden laboral de la Gente de Mar con los empleadores y es el Estado el que debe intervenir precautelando en los valores jurídicos contemplados en la Constitución Política del Estado de este grupo social.*

*En la relación contractual ambas partes buscan un propósito determinado, cuya finalidad perseguida es el bienestar particular, originándose un derecho natural cuya culminación es un contrato de tipo socio-comercial por el que este grupo adquiere una relación de derechos y deberes. Es así que de acuerdo a la definición de “Legaz y Lacambra: la relación jurídica es un vínculo creado por normas jurídicas entre sujetos de derecho, nacido de determinado hecho que origina situaciones jurídicas correlativas de facultades y deberes”<sup>69</sup>, esa relación jurídica se concibe actualmente como un vínculo entre personas, el cual se encuentra regulado por el derecho.*

*Por otra parte “La justificación del intervencionismo ha sido expresada de la siguiente forma: ‘Las teorías individualistas, hoy felizmente desechadas casi por completo de la ciencia social, se oponen en nombre de la libertad de los contratados a toda intervención oficial en las relaciones de los trabajadores y los capitalistas, y miran con indiferencia el sometimiento de una enorme masa de población a condiciones homicidas de trabajo. Estas mismas teorías aceptan la prohibición del contrato de esclavitud fundándose en que este contrato destruye la libertad y consideran que las convenciones*

---

<sup>68</sup> Extracto de la pagina web <http://www.oit.org.mx/oit.htm>

<sup>69</sup> Extracto de la pagina web [http://72.14.209.104/search?q=cache:1sOHu81wdZgJ:www.terra.com.gt/legal/estudiantes/documentos/introducción\\_al\\_derecho.doc](http://72.14.209.104/search?q=cache:1sOHu81wdZgJ:www.terra.com.gt/legal/estudiantes/documentos/introducción_al_derecho.doc)

*que destruyen la salud y la vida, baten al mas preciado don que es la libertad misma y que es, además su condición y fundamento’.”<sup>70</sup>*

*Es evidente que el intervencionismo estatal ha generado una tendencia “que es la de atribuir al Estado la misión de solucionar todas las dificultades que se presentan a un país o un grupo de individuos mas o menos influyentes de ese país”<sup>71</sup>.*

*El intervencionismo es conservador cuando los poderes públicos pretenden proteger a ciertas clases contra la perdida de sus privilegios o la disminución de su nivel de vida. El intervencionismo reformista procura extender los beneficios del progreso social a grupos desheredados o poco favorecidos por sus condiciones materiales, en detrimento o no de las categorías privilegiadas del país”.<sup>72</sup> Por ello se comprende que el Estado es el componente político de la dominación en una sociedad territorialmente delimitada.*

## **MARCO LEGAL**

*Bolivia siendo un país libre y soberano, en el transcurso de su vida independiente, ha ido implementando una serie de normativas para una regulación interna de la conducta de sus ciudadanos, que fueron determinando el contexto del derecho culminando en Leyes de acatamiento general. Es sin duda apreciable aquellos personajes notables de nuestra historia que lograron marcar los lindes del interés personal muchas veces, en favor de aquellos generales, al exponer soluciones a problemas sociales que se iban planteando al paso del tiempo, reconociendo que la sociedad es un elemento de singular*

---

<sup>70</sup> Guillermo Cabanellas “TRATADO DE DERECHO LABORAL”, Tomo I, Volumen 1, Parte General, Editorial Heliasta SRL, 3ra. Edición 1987, Pág. 323

<sup>71</sup> Ibidem 70, Pág. 325

<sup>72</sup> Ibidem 70, Pág. 323



*importancia al interior del estado. También se debe recordar que la Ley muchas veces nació de la voluntad de los ciudadanos cuyos planteamientos llegaron a ser escuchados por poder ejecutivo, legislativo y judicial.*

*En el presente existe todavía muchos grupos sociales que no son motivo de observancia tampoco de reconocimiento por parte de los poderes estatales, entre los que se encuentra el personal que tiene su actividad laboral en los medios acuáticos (Gente de Mar), pese a existir en la actualidad un continuo comentario de la exportación de oleaginosas a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, donde se desarrolla la actividad laboral marítima a bordo de las embarcaciones como en los puertos de atraque, evidenciándose que la misma no se encuentra plenamente identificada por parte del estado y las instituciones a fines, por consiguiente se requiere de instrumentos legales para la relación laboral-marítimo de carácter específico y no general.*

*El estado boliviano en su Constitución Política del Estado a establecido la base para una normatividad que vaya a proteger el capital humano, ello se establece de manera tacita en el Artículo 7 “Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio. Inc. a) A la vida, la salud y la seguridad; el inc. d) A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad lícita, en condiciones que no perjudiquen al bien colectivo inciso j) A una remuneración justa por su trabajo que se asegure para si y su familia una existencia digna del ser humano y el inc. k) A la seguridad social, en la forma determinada por esta constitución y las leyes”<sup>73</sup>.*

*En el aspecto Social la misma constitución en el Título Segundo Régimen Social en el artículo 156 establece que “El trabajo es un deber y un derecho y constituye la base del*

---

<sup>73</sup> Constitución Política del Estado - Ley N° 2650 de 13 de abril de 2004, UPS Editorial, Pág 7.

*orden social y económico”<sup>74</sup>, en el artículo 157 Parag. I. “El trabajo y el capital gozan de la protección del estado. La ley regulará sus relaciones estableciendo normas sobre contratos individuales y colectivos, salario mínimo jornada máxima, trabajo de mujeres y menores, descansos semanales y anuales remunerados, feriados, aguinaldos, primas u otros sistemas de participación en las utilidades de la empresa, indemnización por tiempo de servicios, desahucios, formación profesional y otros beneficios sociales y de protección a los trabajadores”<sup>75</sup> Parag. II. “Corresponde al Estado crear condiciones que garanticen para todos posibilidades de ocupación laboral, estabilidad en el trabajo y remuneración justa”<sup>76</sup>, mientras en el artículo 158 Parag. I. “El Estado tiene la obligación de defender el capital humano protegiendo la salud de la población: asegurará la continuidad de sus medios de subsistencia y rehabilitación de las personas inutilizadas; propenderá asimismo al mejoramiento de las condiciones de vida del grupo familiar”<sup>77</sup>, el artículo 161 “El Estado, mediante tribunales u organismos especiales resolverá los conflictos entre patronos y trabajadores o empleados, así como los emergentes de la seguridad social.”<sup>78</sup> y por último el artículo 162 Parag. II. “Los derechos y beneficios reconocidos a favor de los trabajadores no pueden renunciarse, y son nulas las convenciones contrarias o que tiendan a burlar sus efectos”<sup>79</sup>, todos estos artículos nos hacen comprender que todos esos valores jurídicos están reconocidos por el Estado boliviano.*

*Por otra parte siempre en la Constitución Política del Estado en el Capítulo II Bienes Nacionales, artículo 136 Parag. I. dice “Son de dominio originario del Estado, además de los bienes a los que la Ley da esa calidad, el suelo y el subsuelo con todas sus riquezas naturales, las aguas lacustres, fluviales y medicinales, así como los elementos y*

---

<sup>74</sup> Constitución Política del Estado - Ley N° 2650 de 13 de abril de 2004, UPS Editorial, Pág 54.

<sup>75</sup> Ibidem 74, Pág 54.

<sup>76</sup> Ibidem 74, Pág 54.

<sup>77</sup> Constitución Política del Estado - Ley N° 2650 de 13 de abril de 2004, UPS Editorial, Pág 55.

<sup>78</sup> Ibidem 77, Pág 55.

<sup>79</sup> Ibidem 77, Pág 55.

*fuerzas físicas susceptibles de aprovechamiento”<sup>80</sup>, por consiguiente todas aquellas Leyes, Decretos afines a este artículo se subyugan a la misma.*

*Por su relación con el artículo 136 Parag. I. de la C.P.E., se debe considerar el Decreto Ley N° 12863 “Política de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima”, Decreto Ley N° 12864 “Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima” y Decreto Ley N° 12865 “Creación Dirección General de Marina Mercante” dictadas el 18 de julio de 1975, las que fueron destinadas para el desarrollo y expansión de la navegación fluvial, lacustre y marítima del país.*

*Por su parte la Ley General del Trabajo, establece en su artículo 1 “La presente Ley determina con carácter general los derechos y obligaciones emergentes del trabajo, con excepción del agrícola, que será objeto de disposición especial. Se aplica también a las explotaciones del Estado y cualesquiera asociación pública o privada, aunque no persiga fines de lucro, salvo las excepciones que se determinan”<sup>81</sup>, en sentido el Decreto Reglamentario, no realiza de manera eficaz la identificación de la actividad laboral marítima, debido a que la misma se circunscribe de una manera abstracta y general para la Gente de Mar por esta razón mencionaremos lo siguiente “Una de las deficiencias mas notables del Estado boliviano es la parálisis de sus estructuras jurídico-estatales. Sus insuficiencias no solo se manifiestan en la incapacidad para resolver los problemas sociales, sino también en la falta de confianza y credibilidad ante la sociedad civil. Los cambios en el ámbito económico-social, han desfasado los aparatos y los mecanismos del Estado y su inadecuación a las nuevas realidades, han hecho de ellos instrumentos burocráticos e ineficientes”<sup>82</sup>, no obstante que la mencionada actividad es reconocida a nivel internacional por organismos como la*

---

<sup>80</sup> Constitución Política del Estado - Ley N° 2650 de 13 de abril de 2004, UPS Editorial, Págs. 49-50.

<sup>81</sup> Ley General del Trabajo, Decreto Ley de 24 de mayo de 1939, Ley 8 de diciembre de 1942, Ed. E Imp. CJ Ibáñez, Primera Edición, La Paz – Bolivia, 2005, Pág. 3.

<sup>82</sup> Eusebio Girona Cabrera “SOCIEDAD ESTADO Y GLOBALIZACIÓN”, Imprenta Offset Druck & Co. 1998, Pág. 53.

*Organización Internacional del Trabajo (OIT), Organización Marítima internacional (OMI) y otros, dando origen a presuposiciones de legislación marítima-laboral, obligando al jurista a buscar una norma aplicable que no siempre podría ser acorde y legal a los intereses de la mencionada actividad.*

*Por la existencia de acuerdos a nivel Internacional en relación a la navegación que de una u otra manera tienen relación con el aspecto laboral-marítimo, se toma encuentra a la Ley N° 1570 “Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”; asimismo el Decreto Supremo N° 21549 “Adhesión de Bolivia al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI).*

*Debido a la gran importancia a nivel estratégico por un desarrollo socio-económico, también mencionamos que Bolivia, junto a las Repúblicas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, el 26 de Junio de 1992, suscribió el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y Seis Protocolos Adicionales, disponiendo nuestro país mediante Decreto Supremo N° 23484 de 29 de abril de 1993, la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y los 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 por la República de Argentina, República Federativa del Brasil, República de Bolivia, República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, el 26 de junio de 1992. Es conveniente mencionar que mediante Decreto Supremo N° 25653 de 18 de enero de 2000, se dispuso la vigencia e incorporación al ordenamiento jurídico nacional de los siguientes Reglamentos operativos del Acuerdo, los mismos que son: 1) Reglamento Único para el Transporte de Mercancías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía; 2) Reglamento Único de Balizamiento; 3) Glosario Uniforme de los Servicios*

*Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 4) Reglamento para Prevenir los Abordajes; 5) Reglamento para la determinación del Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 6) Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 7) Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 8) Reglamento de Francobordo y Estabilidad para Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 9) Reglamento sobre la Adopción de Requisitos Exigibles Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, Inscripción de Contratos de Utilización e Intercambio de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Comunicaciones; 10) Reglamento de Reconocimiento, Inspecciones y Certificados de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; y 11) Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Es comprensible que al existir una actividad de exportación pujante y en desarrollo en el transporte de oleaginosas se dicto el Decreto Supremo N° 27230 de 31 de octubre de 2003, que fue aprobada por el Consejo Nacional de Política Económica (CONAPE) en fecha 4 de mayo de 2005, al haberse establecido plenamente el acuerdo y por las necesidades que se iba generando en esta actividad socio-económica se dicta el Decreto Supremo N° 28130, 16 de mayo de 2005, disponiéndose la vigencia e incorporación al derecho interno nacional 4 reglamentos entre los cuales se encuentra los Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado en la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuya actividad laboral se manifiesta a solo simple interpretación de las normativas emanadas a tal fin.*

*Considerando a plenitud el convenio efectuado por parte de nuestro país en la Hidrovia Paraguay-Paraná, nos despierta nuevamente un interés, debido a la oportunidad y pertinencia que se da en el presente, por circunstancias políticas que es el lograr una salida al mar, y el otro aspecto el económico por el transporte en volúmenes elevados por la mencionada vía, situación que da la posibilidad de poder identificar y establecer alguno de aquellos vacíos jurídicos que se dan durante la navegación a bordo de*

*buques o embarcaciones en el aspecto laboral-marítimo, fluvial y lacustre específicamente con la Gente de Mar.*

## **CAPÍTULO IV**

### **PROBLEMATIZACIÓN DEL TEMA**

#### **ACTIVIDAD LABORAL MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE**

*El desconocimiento de la actividad laboral desarrollada por la Gente de Mar en la sociedad boliviana, origina la necesidad de realizar un análisis de la naturaleza especial de las condiciones de trabajo para lograr la motivación de una conducta mas humana en cuanto a la calidad de vida, justicia y otros, para el obrero del mar, fluvial y lacustre, reconociéndole el esfuerzo y sacrificio.*

*Se debe comprender que el trabajo a bordo de buques en los medios acuáticos, se desenvuelve en un medio cerrado, el hecho de habitar un lugar donde una persona no es dueña de desplazarse se torna en un lugar de encierro por el hecho de no permitir un desplazamiento de una entrada o una salida como normalmente se realiza en las empresas, fabricas, en la construcción, etc., son causa para que se vaya produciendo un aislamiento de su grupo familiar y social, por el hecho de no poder desarrollar una vida cotidiana normal llegando a una inadaptación al medio familiar, inclusive muchas veces siendo recibido como un extraño, esta situación que es llevada por la Gente de Mar (marineros), la asume pues conoce que se encuentra solamente de visita en su casa o domicilio, ya que le es de su conocimiento que pronto volverá a dejar a su familia. De acuerdo a la concepción de “Ripert ‘...La gente de mar forma un medio profesional casi separado del resto de la nación; sigue o acepta reglas que la gente de tierra no*

conoce’”<sup>83</sup>, consiguientemente no se la toma en cuenta.

*Pese a existir un horario de jornada establecido, la misma no siempre es cumplida debido a que el buque siempre absorbe un tiempo mayor que no es recompensado, por tal situación la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre) se habitúa a estar siempre disponible, pues el funcionamiento de la misma es similar a la de una fabrica la que no puede detenerse por ninguna situación, accionar que determina una conversión multifacética por parte del personal resolviendo a bordo cualquier problema que se presentase. En un buque el trabajo es desarrollado en espacios reducidos, muchas veces las condiciones son insalubres, la alimentación es mala, la falta de puntualidad en el pago de salarios mínimos, lesiones personales, alteraciones psicológicas, muchas veces la prohibición de bajar a tierra impuesta por el capitán o las autoridades de los puertos donde atraca el buque o embarcación, la coerción, la estafa, la muerte y otros aspectos de necesidades a bordo que son necesarias, pero que no son consideradas ni tomadas en cuenta por parte del Estado, pese que a nivel mundial este tema ha sido y “Es destacado por otra parte que el régimen del trabajo a bordo aparece como precursor del derecho laboral”<sup>84</sup>, pues sin duda tomando este concepto la Ley General del Trabajo conjuntamente su Decreto Reglamentario no determinan estos extremos en ninguno de sus articulados referente a la Gente de Mar, tal solo el Decreto Supremo N° 12684 “Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima de la Republica de Bolivia” (Anexo B) menciona de manera general a la gente que trabaja a bordo de buques o embarcaciones, sin mayor trascendencia.*

*No obstante la persona que se incorpora por primera vez a un barco y se encuentra con una tripulación formada, puesto que este grupo social establecido y de relacionamiento mutuo, se siente como un extraño por la razón que en sus primeros días se la pasa como*

---

<sup>83</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARÍTIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdoba, 2da. Edición 1996, Pag. 17

<sup>84</sup> Ibidem 83, Pág. 17



*un observador que trata de integrarse a ese nuevo grupo para poder incorporarse al mismo e ir asumiendo el rol marinerero. Muy pocos o escasos son los sectores donde los trabajadores experimentan tantos peligros y dificultades como los que han caracterizado a la navegación desde tiempos inmemoriales pues son los mas propensos a tener accidentes, en este sentido según “Usain nos dice que ‘el accidente es universal una consecuencia fatal e inseparable del trabajo, como el naufragio surge cual resultado de la navegación’”<sup>85</sup>. El trabajo debe ser llevado con suma responsabilidad debido a los cargos que se van ocupando en cuanto al sistema técnico y social para una buena navegación, dándole importancia al cargo que desempeña la Gente de Mar, tomando la eficacia y las limitaciones de los mismos para evitar condiciones de trabajo peligrosas.*

*El propietario, Armador u empleador son encargados de contratar la tripulación para los buques lo que se denomina contrato de ajuste, muchos de los mismos no brindan las condiciones necesarios de un trabajo que satisfaga sus necesidades propias y la de su familia en el aspecto económico, frustrando las expectativas de la Gente de Mar ocasionando una desmotivación, acarreado en el aspecto profesional una desvalorización por no considerar el aspecto educacional que es primordial, pues la mayor masa laboral de este grupo social de nuestro país, no ha cursado estudios a diferencia de nuestros vecinos que “Por otra parte las tripulaciones, capitán, oficiales y demás que la componen cuentan con determinados títulos y experiencia profesional, que como decía Malvagni, son específicos para la navegación y que en tierra no prestan utilidad alguna a sus poseedores”<sup>86</sup>, pero que si son exigibles mientras los marineros estén fungiendo la mencionada actividad, siendo evidente que es imposible lograr un transporte marítimo de calidad sin condiciones decentes para quienes trabajan y viven en los buques y/o embarcaciones.*

---

<sup>85</sup> Raúl Jiménez Sanjinez “LECCIONES DE DERECHO LABORAL”, Tomo II, Editorial Popular 1ra. Edición 1995, 2001, Pág. 729

<sup>86</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARITIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdova, 2da. Edición 1996, Pag. 17

*Es evidente que la Gente de Mar o Marinero puede rescindir su contrato cuando lo crea conveniente, pero mencionada situación le representaría problemas económicos pues podría ocurrirle que el puerto donde desembarque no sea cercano a su origen por lo tanto tendría que buscar los medios para retornar en virtud que no le remuneraran económicamente lo que le correspondiera por incumplimiento de contrato laboral.*

*Esta relación que se encuentra vigente en gran parte de nuestra historia, no fue considerada en el pasado tampoco en el presente por los niveles gubernamentales, políticos tampoco institucionales pese a la existencia de convenios de carácter internacional a la existencia de una política marítima, quedando de manera rezagada la Gente de Mar hasta el presente de poder acogerse a una normativa reguladora de la actividad que desarrollan, pues debe comprenderse que “el trabajo como la primera condición de la vida humana se degrada debido a la reproducción de la riqueza basada en la sobre explotación de la fuerza humana en los diversos sistemas económicos”<sup>87</sup>. Este aspecto toma preponderancia en la actualidad principalmente por su carácter internacional derivada en las relaciones que se originan en forma diaria en la navegación de embarcaciones por la Hidrovía Paraguay-Paraná principalmente sin olvidar que también se tiene mencionada actividad en el ámbito Marítimo.*

## **INADECUADA POLÍTICA MARÍTIMA**

*El Estado Boliviano al encontrarse inmerso en un enclaustramiento marítimo, como consecuencia de la guerra del Pacífico por parte de Chile, a permitido una dejadez y poca importancia al ámbito marítimo, circunstancia que tiene su incidencia dentro la normativa de nuestro país, ocasionado por una falta de visión estratégica y de apoyo a*

---

<sup>87</sup> Eusebio Gironda Cabrera “SOCIEDAD ESTADO Y GLOBALIZACIÓN”, Editorial Imprenta Offset Druck & Co. 1998, Pág. 229

*políticas que alienten el sentido marítimo pese a la firma de Convenios Internacionales.*

*Pues sin duda los primeros pasos que se dieron en este tema fue la promulgación de la Ley de Capitanías de Puerto durante la década de los sesenta del siglo pasado, misma que no es alentada con el impulso de nuevas normativas hasta que en la década del 70 en la que se reinicia la posibilidad de retomar una política marítima de presencia en el mundo, la cual se inicia con la promulgación de los Decretos Supremos N° 12683 “Política de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima” (Anexo A), N° 12684 “Ley de Navegación Fluvial Lacustre y Marítima”(Anexo B) y N° 12685 “Ley de creación de la Marina Mercante” (Anexo C), iniciándose con miras a un desarrollo pleno en este tema.*

*Pese a ese impulso prometedor, nuevamente se empantana por la no existencia de planes, proyectos y otros que coadyuven a la formación de una flota mercante, pues la dejadez, falta de continuidad, relacionamiento Internacional en el aspecto Marítimo por parte del poder Ejecutivo e Instituciones afines nuevamente queda solamente en texto.*

*En la década de los 80 nuevamente de manera imperceptible el poder político se adhiere a varios convenios de orden Internacional promulgando Decreto Supremo N° 21549 “Adhesión de Bolivia al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional” (Anexo D) , el Decreto Supremo N° 21785 “Adhesión de Bolivia al Convenio referido a las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar” (Anexo E), Ley N° 1953 “Adhesión al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo modificadorio de 1978” (Anexo F), Ley N° 1954 “Adhesión al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y su protocolo de enmienda de 1978” (Anexo G), Ley N° 1955 “Adhesión al Convenio sobre el reglamento Internacional para Prevenir los*

*Abordajes de 1972 y su enmienda de 1981” (Anexo H), Ley N° 1956 “Adhesión al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias” (Anexo I), Ley N° 1957 “Adhesión al Protocolo de 1984 que enmienda al Convenio Internacional de Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969” (Anexo J), Ley N° 1958 “Adhesión al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los contenedores de 1972” (Anexo K), Ley N° 1959 “Adhesión al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969” (Anexo L), Ley N° 1960 “Adhesión al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966” (Anexo M) ,la Ley N° 1570 “Ratificación a la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, suscrita por Bolivia el 27 de noviembre de 1984” (Anexo N) y el acuerdo de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Anexo O), pues es la única que se encuentra en pleno desarrollo de acuerdo al Decreto Supremo N° 28130 “Vigencia e incorporación al derecho interno nacional de los siguientes Reglamentos y Protocolos Adicionales del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)” (Anexo P).*

*Es conveniente comprender los antecedentes mencionados en el párrafo anterior, nuestro país no da pasos trascendentales para efectivizar y emitir normativas que se adecuen a las mismas, pues una vez aceptadas las mismas pareciera que estas no tuvieran el sentido de cumplimiento normativo por parte de Bolivia, que es evidentemente necesario para poder tomar decisiones reglamentarias referidas a estos temas.*

*Bolivia como país mediterráneo, gracias al acuerdo para el transporte fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná “Conscientes de las bondades de este curso hidroviario y la influencia positiva en la geopolítica boliviana, desde el relanzamiento que se dio en Campo Grande, Estado de Mato Grosso do Sul en 1988, Bolivia ha asumido un rol*

vanguardista en la gestión del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná. En efecto, no representan hechos casuales los trascendentales hitos liderizados por Bolivia desde el inicio mismo de este emprendimiento integracionista”<sup>88</sup>, debido a que dió un paso trascendental de la presencia marítima a través de la navegación por vías internacionales, rompiendo de esta manera el enclaustramiento en el que se hallaba inmerso desde la guerra del pacífico (1879), motivación que dio lugar a “Las palabras vertidas por el Ing. Leónidas Ferrufino Ex Asesor General en Asuntos Marítimos del Ministerio de Defensa Nacional de Bolivia-Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante menciona, una de las frases más celebres pronunciadas por una alta autoridad nacional, señalaba que la Hidrovía Paraguay-Paraná es para Bolivia, como el oxígeno para el hombre. Cuanta verdad filosófica trasciende esta afirmación, puesto que este extraordinario cause fluvial con el que la naturaleza ha sido prodigiosa con la región de la Cuenca del Plata, es segmento determinante en la política de desarrollo económico del país y elemento fundamental en la Política exterior de recursos Hídricos.”<sup>89</sup>. A partir del acuerdo el año de 1992, ha logrado un polo de desarrollo socio-económico para la sociedad boliviana, incentivando la exportación hacia otros continentes “Estos sucesos revelan de manera incuestionable el liderazgo boliviano en la Hidrovía, muchos hombres de empresa, cívicos, operadores económicos, productores y autoridades gubernamentales, se han comprometido con la Hidrovía, logrando marcar hechos históricos desde el país, poniendo de manifiesto la decisión firme para conducir el programa Hidrovía por los causes de la integración y hacer de este corredor hidroviario la columna vertebral de integración comercial de la Cuenca del Plata, MERCOSUR y el ámbito marítimo internacional.”<sup>90</sup>; resultado de ello las normas jurídico-laborales con la Gente de Mar no responden a las condiciones jurídicas, sociales y económicas en la actividad en que se desenvuelven en el presente, lo que ha generado una desprotección normativa laboral misma que va en desmedro de la parte social como en el orden internacional.

---

<sup>88</sup> Extracto de la página web <http://lbce.org.bo/ComExt/comex140A.htm#contenido>

<sup>89</sup> Ibidem 88.

<sup>90</sup> Ibidem 89.

## PRESENCIA INTERNACIONAL

*Pese a las opciones por parte de Bolivia de tener salida al Océano Pacífico por países vecinos, como también acceder al Océano Atlántico a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná y tener una zona franca con un atracadero en la República Argentina y otra en la República del Perú, no ha existido un apoyo por parte del poder político eficaz para el logro de una presencia marítima con una flota mercante con personal netamente boliviano y con una vigencia permanente.*

*Bolivia al ser miembro de la Organización Marítima Internacional, en la actualidad no ha efectivizado, ni plasmado en ninguna normativa de carácter legal frente a la nueva realidad que se representa en cuanto a la actividad marítima, “El gran desafío surge con el emprendimiento del Programa Hidrovía en 1988, decisión que después de 16 años de este proceso de integración fluvial regional, es posible señalar con convicción, que la ingeniería legal, institucional y técnica operativa del Programa ha logrado la transformación estructural de las zonas productoras del área de influencia y las zonas costeras a lo largo del eje fluvial, mejorando el nivel de vida de la población estimada en más de 40 millones de habitantes, preservando los recursos naturales y el medio ambiente dentro del concepto de desarrollo sostenible y sustentable. Las inversiones públicas y privadas se han hecho presentes por más de mil millones de dólares en ampliación y renovación de la flota, adecuación de la infraestructura portuaria, y mejoramiento de los canales de navegación. La carga transportada (principalmente granos) se incrementó de 700 mil a 10 millones de toneladas aproximadamente y los escenarios potenciales de crecimiento son aún más expectantes.”<sup>91</sup>*

*La presencia internacional por el enarbolamiento de nuestro Pabellón por los mares del*

---

<sup>91</sup> Extracto de la página web <http://lbce.org.bo/ComExt/comex140A.htm#contenido>

*mundo y de la Hidrovía se presenta por los buques y barcas que se encuentran navegando por aguas internacionales, mismas que se encuentran debidamente registradas y documentadas de acuerdo a normas y procedimientos establecidos. En la actualidad se tiene una flota mercante en el ámbito Marítimo y en el ámbito de la Hidrovía en número que es relativamente apreciable, pese a ello el Estado Boliviano no asume ese rol de normativizar aspectos que son necesarios para poder lograr una flota mercante respetable y de esta manera poder ingresar a la lista Blanca de la Organización Marítima Internacional, pues encontrarse en esa lista requiere del esfuerzo conjunto del estado y sus Instituciones en aspectos de cumplimiento a Convenios procediendo a emitir normativas internas que ratifiquen los mismos y regulen acciones tanto a bordo como portuarias de las embarcaciones, así como aspectos relativos a la actividad realizada por la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre).*

*En consecuencia se puede afirmar que Bolivia se encuentra efectivizando su presencia en el mundo marítimo, fluvial y lacustre, debido a la existencia de una flota mercante que no es perceptible ni apreciada por la población boliviana, pues su difusión es escasa por parte de organismos gubernamentales, misma que no es acorde a la política marítima que es llevada adelante a manera de eslogan por los gobiernos de turno.*

## **INFLUENCIA SOCIO-ECONÓMICA**

*La influencia que es ejercida por el transporte comercial de la actividad marítima a nivel mundial tiene un rendimiento extraordinariamente elevado, debido a los volúmenes de carga y su costo menor en relación a otros medios de transporte, todo ello gracias a los marineros (Gente de Mar), originando una relación de tipo contractual*

*con sus empleadores.*

*Esta situación es también percibida y sentida en nuestro país debido a que “Las exportaciones bolivianas a través del océano Atlántico, usando la hidrovía de los ríos Paraguay-Paraná, movieron en la gestión pasada 1,2 millones de toneladas de carga y este año pueden alcanzar los 1,5 millones de toneladas, que es el volumen logrado por los puertos del Pacífico.”<sup>92</sup>, en la retrospectiva del tiempo “Hace quince años, cuando producía sólo 50.000 toneladas de soja, Bolivia no exportaba nada por la ‘autopista fluvial’ de la hidrovía de la Cuenca del Plata. En cambio, en los últimos años, la producción boliviana de soja se elevó a 1,7 millones de toneladas.”<sup>93</sup>, en este sentido esencialmente “Para ilustrar la importancia de la hidrovía, Maidana señaló que el coste del transporte desde la localidad boliviana de Puerto Suárez, en la frontera con Brasil, hasta Buenos Aires es de 14 dólares por tonelada, precio difícil de igualar por el transporte carretero y ferroviario. Ese recorrido, de casi 2.500 kilómetros, a precio tan bajo contrasta con lo que cuesta llegar desde las zonas productoras del departamento de Santa Cruz hasta Puerto Suárez, recorriendo unos 200 kilómetros por un coste de 20 dólares la tonelada, agregó. En la hidrovía hay un centenar de barcazas que navegan con bandera boliviana, con lo cual ‘se está generando una vocación acuática’, dijo el Viceministro Maidana, al sostener que el otro paso para los bolivianos es aprovechar la cuenca del Amazonas para mejorar sus exportaciones. En 2004, Bolivia realizó exportaciones por un valor de 2.159 millones de dólares, lo que constituyó un récord porque la cifra desde principios de la década del 90 fluctuó entre los 1.000 y 1.200 millones de dólares.”<sup>94</sup> También es necesario considerar las palabras de “Oswaldo Barriga, Presidente de la Cadex ‘La hidrovía se constituye actualmente en la salida más importante que tiene Bolivia para la exportación de productos nacionales’, afirmó Barriga, quien señaló que la presencia de Bolivia en el Atlántico es*

---

<sup>92</sup> Extracto de la pagina web <http://www.lapatriaenlinea.com/> 04/02/2005

<sup>93</sup> Ibidem 92.

<sup>94</sup> Ibidem 92.



*cada vez mayor. Según el Ministerio de Relaciones Exteriores, al momento existen más de 100 barcazas navegando con la tricolor boliviana. Barriga dijo que exportar por la hidrovía Paraguay-Paraná es relativamente más barato que hacerlo por los puertos del Pacífico. "Se tiene un mayor control de la carga y las ventas pueden hacerse con mayor facilidad utilizando los puertos de Rosario y de Nueva Palmira"<sup>95</sup>.*

*Por consiguiente los parámetros de influencia socio-económica determina que nuestro país puede exportar mayores volúmenes de productos debido a que "El costo del flete en el tramo (Puerto Quijarro - Puertos argentinos o uruguayos) de 2.600 km. se redujo, en promedio, de 35 dólares la tonelada a 18 \$us/ton. La renovación del parque fluvial, muestra un panorama muy alentador, ha mejorado, aumentado y modernizado considerablemente la flota de la Hidrovía, incorporándose remolcadores de empuje, barcazas tipo galpón, barcazas tanque y buques fluvio-marítimos, sumando además tecnología moderna de avanzad. La Hidrovía ha sido un actor principal para que la región del Sudeste boliviano, Puerto Suárez, Puerto Quijarro y Arroyo Concepción, haya iniciado un proceso de desarrollo sostenido, cambiado significativamente su realidad económica y social con la instalación de importantes industrias, instalaciones portuarias, hoteles y zonas francas. La factibilidad de potenciales proyectos como la explotación de los yacimientos mineralógicos del Mutún se encuentra asociado a la Hidrovía y Puerto Busch. Representa un corredor de exportaciones alternativo y altamente competitivo para la producción agrícola y agroindustrial, las experiencias muestran que más del millón de toneladas son embarcadas por la Hidrovía, representando una opción viable frente a la alternativa de los puertos del Pacífico por los permanentes conflictos sociales vividos en pasadas épocas, así como la afectación de las carreteras por los fenómenos naturales"<sup>96</sup>.*

*Se debe considerar que el transporte marítimo como fluvial tiene un costo atractivo*

---

<sup>95</sup> Extracto de la pagina web <http://www.la-razon.com/> 21/03/2005

<sup>96</sup> Extracto de la pagina web <http://ibce.org.bo/ComExt/comex140A.htm#contenido>

*para el transporte de mercadería, evidentemente por el costo menor, en el aspecto laboral, mayor capacidad de carga y otros. En estas circunstancias se prioriza la necesidad por parte de nuestro país de mejorar “las actuales condiciones de la conducción técnica, no se pueden esperar resultados favorables. Por ello, es imperioso retomar el proceso con renovado impulso para conducir con éxito las tareas pendientes, es imprescindible el empoderamiento político del Programa, esta situación solo será posible si Bolivia retoma el liderazgo en la conducción de este emprendimiento, porque la Hidrovía reviste carácter prioritario para el desarrollo boliviano, siendo en consecuencia el país más beneficiado o afectado.”<sup>97</sup>*

*Sin embargo nuestro país debe adquirir destrezas y habilidades necesarias en técnicas, que le permitan definir estrategias en el orden marítimo, fluvial y lacustre, con normativas reglamentarias que vayan de acuerdo al cambio socio-económico que es representada por la actividad realizada por la Gente de Mar, así como diseñar diferentes opciones de solución a los conflictos económicos o de intereses en esta materia de negociación colectiva, entre empleadores y empleados (marineros) para la consecución de logros eficaces para Bolivia.*

## **DESPROTECCIÓN JURÍDICA**

*Se ha evidenciado que el hombre en la búsqueda de satisfacer sus necesidades y la de su propia familia necesita trabajar y para ello se requiere una regulación entre la parte contratante y el empleado en este sentido es que corresponde al Derecho Laboral normar y reglamentar las obligaciones como los derechos del trabajador en este caso de la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre). De este hecho se determina la*

---

<sup>97</sup> Extracto de la página web <http://ibce.org.bo/ComExt/comex140A.htm#contenido>

*falta de integridad de la normativa legal (Ley General del Trabajo y su correspondiente Decreto Reglamentario) y de las Instituciones afines, que permiten una protección de la Gente de Mar, sobre quienes descansa un trabajo lleno de riesgos por la peculiaridad de su actividad y el medio, en el aspecto laboral en el cual es desarrollado.*

*Conociendo que las garantías son tuteladas por el estado, este debe defender la seguridad física como económica de la dignidad de los individuos, buscando el bienestar de la sociedad, entre los que se encuentra la vida, la salud, la seguridad, el trabajo entre otros, tiene por obligación crear instrumentos normativos cuyo efecto preserven y subsanen actividades desarrolladas en la convivencia social, puesto que la normativa considera a todo individuo como persona en relación al estado, en otras palabras todos tienen derecho a participar de los bienes básicos que son reconocidos por la razón práctica y buscar el propio bienestar derivando de ello que el “Estado del Derecho en el que todos se someten a la ley y a los actos de los individuos se enmarcan en la normatividad jurídica en las actuales circunstancias, una mera ficción pues aquello no acontece. El Estado de Derecho es simplemente en la sociedad moderna, una formulación política para someter a unos bajo las normas que otro dicta y no las respeta.”<sup>98</sup>. Evidentemente no existe una referencia o bibliografía muy abundante sobre el Derecho Laboral y Derecho Marítimo relacionado al trabajo marítimo, por lo que representa otro aspecto determinante en la identificación del problema con este grupo social.*

*La ambigüedad en ciertas normas y reglamentos no determinan con exactitud la aplicación del derecho correspondiente sin contrariar las condiciones de trabajo de la Gente de Mar buscando el beneficio de estas personas en sus derechos y garantías, ya que los marineros en su generalidad procede de clases socioeconómicas bajas lo que*

---

<sup>98</sup> Eusebio Girona Cabrera “SOCIEDAD ESTADO Y GLOBALIZACIÓN”, Editorial Imprenta Offset Druck & Co. 1998, Pág. 63

*les imposibilita a otras situaciones de superación como el de capacitarse, realizar estudios profesionales, etc., “en general, todos y cada uno de los derechos del personal embarcado, trabajosamente conquistados en un siglo XX ya próximo a finalizar, se ven conculcados por ‘...continuos y graves incumplimientos por parte del empleador. Incumplimiento que lamentablemente, no tiene otra explicación que la maximización del lucro en desmedro del factor humano”<sup>99</sup>, por estas connotaciones de las relaciones entre empleadores y empleados (Gente de Mar) a partir de los principios consagrados en la Constitución Política del Estado y los Convenios con la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.), Organización Marítima Internacional (O.M.I.), como otros organismos debidamente ratificados, permita dislumbrar una base para la protección de este grupo social boliviano, ya que “En la labor de la OIT sobre el sector marítimo se hace uso de la pericia complementaria de otras instituciones especializadas de las Naciones Unidas, en particular, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de la Salud (OMS). Existe una estrecha cooperación entre la OIT y la OMI sobre cuestiones fundamentales que afectan la seguridad en el mar, tales como la formación y los certificados de aptitud de la tripulación, y también otros temas relacionados con la seguridad, como por ejemplo, el consumo de alcohol y de drogas. Del mismo modo, la OIT y la OMS cooperan en cuestiones relacionadas con la salud de la gente de mar, entre ellas, los problemas del VIH y el sida, así como los exámenes médicos especializados que hacen falta para determinar la aptitud física para el servicio en el mar”<sup>100</sup>.*

*En la preparación para un logro de este grupo social acorde “En lo que se refiere a las normas del trabajo, la mejora de las condiciones de trabajo de la gente de mar ha de considerarse en términos de la estructura tripartita de la OIT. Los trabajadores (gente de mar), los empleadores (armadores) y los gobiernos participan en la elaboración y la*

---

<sup>99</sup> Luís Romero Basaldúa “DERECHO MARITIMO”, Marcos Lerner Editorial Córdova, 2da. Edición 1996, Pág. 327

<sup>100</sup> Extracto de la pagina web <http://www.monografias.com/trabajos37/marino-mercante/marino-mercante.shtml>(marino mercante a bordo)

*adopción de normas sobre el trabajo marítimo, junto con la Comisión Marítima Paritaria, de carácter permanente, que asesora al Consejo de Administración de la OIT en cuestiones marítimas”<sup>101</sup>, es imprescindible comprender “Las normas sobre el trabajo marítimo pueden dividirse en dos categorías: protección y seguridad, pero esta distinción no es oficial ni jurídica. Las normas de protección tienen por objetivo proteger a la gente de mar de problemas propios a la profesión, entre ellos, las agencias de enrolamiento y colocación, el contrato de enrolamiento, los documentos de identidad especiales, la atención de salud, el bienestar social, y la repatriación. Las normas de seguridad, que también protegen a la gente de mar directa e individualmente, versan sobre la seguridad de la vida en el mar y, por ende, traducen la preocupación colectiva por la seguridad de todas las personas a bordo de un buque o de otras naves. Dichas normas versan sobre los temas siguientes: edad mínima, exámenes médicos, horas de trabajo y dotación, prevención de accidentes, alojamiento de la tripulación, alimentación y servicio de fonda a bordo de un buque, y formación profesional de los tripulantes (certificado de capacidad de los oficiales, certificado de aptitud de los cocineros de buques, y certificado de marinero preferente)”<sup>102</sup>.*

*Esencialmente también debe ser considerado el aspecto de la seguridad social por su relación que conlleva con el derecho del Trabajo y por ello las palabras vertidas en este sentido “Según Alvaro Castro Gutiérrez ‘La seguridad social para todos los que integran la sociedad es un principio y una meta que las naciones modernas se han impuesto desde hace mucho tiempo, y que forma parte de las aspiraciones legítimas del individuo para su completa realización en el seno de la comunidad.”<sup>103</sup>*

*En este sentido es conveniente retrotraernos a los principios y garantías rectores de la seguridad social que se encuentran en la solidaridad, la garantía de los medios de vida,*

---

<sup>101</sup> Extracto de la página web <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/norm/whatare/index.htm>

<sup>102</sup> Extracto de la página web <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/norm/whatare/standards/marit1.htm>

<sup>103</sup> Extracto de la página web [http://www.redsegsoc.org.uy/2\\_castro.htm](http://www.redsegsoc.org.uy/2_castro.htm)

*la garantía de la atención a la salud, contemplando igualmente prestaciones en caso de desempleo, siendo la responsabilidad del Estado quien debe asumir de manera general en referencia a las prestaciones, la administración y servicios responsables, manteniendo la conservación de los derechos y la igualdad de trato, por ello “Cualquiera que sea la respuesta al planteamiento en cuestión, lo importante es no perder de vista que la normativa internacional, fruto de mucho años de arduo trabajo dirigido a la realización de uno de los anhelos fundamentales de la humanidad, debe de ser le punto de referencia de cualquier reforma de la seguridad social, de modo que se preserve y garantice la provisión adecuada de medios que proporcionen al individuo la seguridad social a que tiene derecho”<sup>104</sup>, lo que no ocurre con la Gente de Mar (marineros de mar fluvial y lacustre).*

*Esta relación que se encuentra vigente entre el Empleador y la Gente de Mar en gran parte de nuestra historia, no fue considerada en el pasado tampoco en el presente por los niveles gubernamentales, políticos tampoco institucionales quedando de manera rezagada la Gente de Mar, poder acogerse a una normativa reguladora de la actividad marítima. Este aspecto toma preponderancia en la actualidad principalmente por su carácter internacional en las relaciones que se originan en forma diaria en la navegación de embarcaciones por la Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del convenio celebrado el año 1992, pues esta relación contractual de la Gente de Mar no se encuentra regulada con normas jurídicas aplicables a casos que se presentan de manera específica, debiendo subyugarse a una norma de carácter general, relacionado a la Ley General del Trabajo y su respectivo Decreto Reglamentario.*

*En consecuencia el desconocimiento de la realidad y problemática del presente objeto de investigación (marineros o Gente de Mar), demuestra que hasta el momento no se*

---

<sup>104</sup> Extracto de la pagina web [http://www.redsegsoc.org.uy/2\\_castro.htm](http://www.redsegsoc.org.uy/2_castro.htm)

*hayan planteado soluciones jurídicas alternativas para efectivizar una protección jurídica reglamentaria que afiance de manera eficaz el problema del vacío jurídico con la actitud desarrollada en medios acuáticos a bordo de embarcaciones y/o buques como es el caso de la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre).*

# **CAPÍTULO V**

## **ASPECTOS INSTITUCIONALES**

*La Gente de Mar (marineros), “tanto ayer como hoy, constituye un grupo social diferenciado por el mismo medio en que se desenvuelve. La identificación de una dotación con su nave, sea esta mercante o de guerra, disuelve o disminuye diferencias nacionales y/o regionales, habiendo sido el periodo colonial americano un claro ejemplo de este proceso integrador”<sup>105</sup>.*

### **1. ORGANISMOS NACIONALES**

#### **1.1. DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS, FLUVIALES, LACUSTRES Y MARINA MERCANTE**

*Este organismo nacional cuyo objetivo se enmarca en el desarrollo, promoción y expansión de la navegación, situación que va relacionado principalmente por las actividades que son desarrolladas en los medios acuáticos; es el ente que reúne al resto de organismos afines que tienen jurisdicción sobre las vías navegables, la pesca, el medio ambiente y puertos de nuestro país todos ellos a cargo de esta dirección, en este sentido el “Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante (DGIMFLMM), encargada de regular el transporte marítimo, fluvial y lacustre, cuyo accionar se enmarca en la promoción del sector por medio de los servicios, la norma y la infraestructura, acorde con las actuales*

---

<sup>105</sup> Extracto de la pagina web <http://derroteros.perucultutal.org.pe/textos/jorge.doc>



*condiciones de economía de mercado, los cuales se manifiestan en la facilitación del comercio nacional e internacional. El marco normativo sectorial está inscrito y se rige principalmente, por el D.S. 12683 “Política de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima”, el D.S. 12684 “Ley de Navegación Fluvial Lacustre y Marítima” y el D.S. 12685 “Ley de creación de la Marina Mercante”, todos emitidos en fecha 18 de Julio de 1975.”<sup>106</sup>.*

*Es apreciable la labor de apoyo a la política marítima de nuestro país, en virtud que impulso la promulgación en el ámbito marítimo Leyes de adhesión a Convenios de carácter Internacional auspiciados por la Organización Marítima Internacional entre los que se encuentran: Ley N° 1954 “Adhesión al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y su protocolo de enmienda de 1978”, Ley N° 1953 “Adhesión al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo modificadorio de 1978”, Ley N° 1955 “Adhesión al Convenio sobre el reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 y su enmienda de 1981”, Ley N° 1956 “Adhesión al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias”, Ley N° 1957 “Adhesión al Protocolo de 1984 que enmienda al Convenio Internacional de Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969”, Ley N° 1960 “Adhesión al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966”, Ley N° 1958 “Adhesión al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los contenedores de 1972”, Ley N° 1959 “Adhesión al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969”, mientras que en el*

---

<sup>106</sup> Extracto de la pagina web [http://www.sice.oas.org/ctyindex/wto/Bolivia/TPRg154\\_s.doc](http://www.sice.oas.org/ctyindex/wto/Bolivia/TPRg154_s.doc)

*ámbito de la Hidrovía promovió la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (26/06/1992) misma que se puso en vigencia mediante la promulgación del Decreto Supremo No. 23484 del 25 de abril de 1993.*

*La importancia de este instrumento orgánico en el presente permite una representación a nivel mundial por ser su Director una autoridad marítima con nivel jerárquico de representación internacional. Es considerable determinar que esta situación permite buques con nuestra bandera navegue por los mares del mundo e hidrovía, zarpando y atracando en puertos de distintos países, pero se debe presentar la interrogante que situaciones no han permitido que se pueda efectuar un análisis para coadyuvar en lo relacionado al aspecto social enfocado a la Gente de Mar, ya que este organismo no considero hasta el momento ninguna iniciativa relacionado a este tema que es fundamental pues sin la misma los buques que se encuentran navegando ya sea en el ámbito marítimo o en su defecto la hidrovía, no se desarrollaría con normalidad.*

## **2.2. DIRECCIÓN DE MARINA MERCANTE NACIONAL**

*Esta dirección que evidentemente surgió como un ente que permitía acrecentar el espíritu de la política marítima en proyección de una nueva relación a nivel mundial mediante el comercio y la actividad naviera, para el logro de nuevos polos de desarrollo que incrementara la economía nacional, pero incuestionablemente “Como parte del anhelo Nacional de retorno al mar, la Marina Mercante Nacional es un símbolo de la proyección y el derecho de Bolivia al libre Tránsito en los mares*

*del mundo a pesar de su cautiva costa. Así el año 1975, una comisión constituida por el Comando General de la Fuerza Naval Boliviana, con asesoramiento de expertos internacionales, recomienda la creación de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional como una entidad del poder ejecutivo dependiente del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil. Por D.S. No. 12685 del 18 de Julio de 1975, se crea la DIRGEMM instituyéndose como fecha aniversaria el 18 de Julio de cada año; posteriormente por D.S. No.17919 de fecha 8 de enero de 1981, la DIRGEMM. Pasa a depender de la Subsecretaria Naval y de Intereses Marítimos del Ministerio de Defensa Nacional con todas sus atribuciones y funciones. Por D.S. No. 18176 de fecha 9 de Abril de 1981, se aprueba el estatuto de la subsecretaria de Intereses Marítimos y Lacustres y la Dirección General de la Marina Mercante Nacional. Debido a la reorganización del Ministerio de Defensa Nacional el año 2001, la Dirección General de la Marina Mercante Nacional pasa a constituirse como una unidad de trabajo dependiente de la Dirección General de Intereses Marítimos Fluviales, Lacustre y Marina Mercante.”<sup>107</sup>.*

*Es incuestionable la labor que fue desarrollando a partir de su creación, pues este organismo que dio vida a la parte marítima de nuestro país, a seguido con firmeza su objetivo logrando resolver escollos que se le presentaron en todo este tiempo, sin duda “La importancia de la Marina Mercante Nacional está dirigida a prestigiar al país en el ámbito marítimo contribuyendo al comercio exterior. En la actividad fluvial y lacustre con el registro y control de la industria naval ha llegado a establecer una concientización de los armadores con el cumplimiento de*

---

<sup>107</sup> Extracto de la pagina web <http://216.66.18.54/fab-extraoficial/FNB/FNBhistoria3.htm>

*las normas técnicas para la construcción de sus embarcaciones dedicadas al transporte de pasajeros y carga fundamentalmente. La Marina Mercante tiene efectos positivos que deben ser tomados en cuenta en virtud de la importancia de la integración de los pueblos ribereños. Siendo la Marina Mercante Nacional un instrumento básico para el desarrollo y la independencia económica de nuestro país, se la considera lógicamente con un medio eficaz al servicio del comercio internacional, de la industria, producción y los consumidores del país, cuya actividad genera ingresos en beneficio de la Nación, es también factor de empleos directos e indirectos y un poderoso auxiliar del poder naval para la defensa de la seguridad nacional en caso de emergencias. Dentro del marco de este concepto, nuestra Marina Mercante, esta consolidando nuestro pabellón en los mares de ultramar”<sup>108</sup>.*

*Sin embargo debemos considerar que si bien este organismo prestigio el acontecer marítimo de nuestro país, también ha descuidado la mano de obra pues no ha promocionado ninguna iniciativa relacionado con la Gente de Mar, pues este aspecto es primordial para una marina mercante y sea realmente consolidado el ímpetu que desarrolla en sus actividades, debiendo tener para ello una visión mas amplia en todos los aspectos que abarca ese objetivo que es anhelado por los bolivianos.*

### **2.3. REGISTRO INTERNACIONAL BOLIVIANO DE BUQUES**

*Este organismo tiene una preponderancia crucial por ser el ente*

---

<sup>108</sup> Extracto de la pagina web <http://www.histamar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Bolivia/ArmadaBoliviana-1.htm>

*encargado de llevar un registro permanente de toda embarcación o buque en general, realizando previamente operaciones de verificaciones del estado en que se encuentra la misma, situación que da lugar a la aceptación del buque sea abanderada con nuestro pabellón, prosiguiendo las normativas de acuerdo a Convenios con la Organización Marítima Internacional. “El Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), es un Organismo Técnico dependiente del Ministerio de Defensa Nacional que surge de los objetivos que persigue la Política de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima del País de 1975 (D.S. N° 12684), consecuente con su Política Exterior de ejercer su derecho de hacer uso del mar y su cualidad marítima en todos los mares del mundo, en cumplimiento a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en sus Artículos 91 y 94, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de Diciembre de 1882, suscrita por Bolivia el 27 de Noviembre de 1984 y ratificada mediante Ley de la República N° 1570 de 12 de Julio de 1994. Por lo tanto, de acuerdo a una Política de Estado, el país decide mantener un REGISTRO DE BUQUES ABIERTO, llamado también Registro de Bandera de Conveniencia, dentro de una estrategia nacional de reivindicación marítima dotada de filosofía propia, recordando a la comunidad internacional el enclaustramiento al que esta sometido Bolivia.”<sup>109</sup>*

*La determinación de llevar adelante la política marítima de nuestro país es necesario resaltar el ímpetu que es demostrado por este organismo, cuyo relacionamiento internacional a proyectado una presencia marítima importante, pese a este inter relacionamiento podemos mencionar que también ha descuidado la parte social que se encuentra formada por la*

---

<sup>109</sup> Extracto de la pagina web <http://www.ribb.gov.bo>

*Gente de Mar (marineros), misma que podría coadyuvar apoyando a este sector cuya labor crucial a bordo de los buques pasa desapercibida.*

### **3. ORGANISMOS INTERNACIONALES**

*Entre los principales organismos de carácter internacional concerniente al aspecto laboral marítimo, cuya relación basada entre el empleador y la Gente de Mar tiene como finalidad perseguida es el bienestar de este sector laboral a nivel mundial, por tales circunstancias “La Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) instan a una acción urgente para ayudar a los marineros abandonados. Los problemas de abandono, lesiones personales y muerte de la gente de mar reclaman acción urgente, según las conclusiones de la reunión conjunta de la Organización Marítima Internacional/Organización Internacional del Trabajo y el Grupo de trabajo de expertos sobre la responsabilidad civil e indemnizaciones por reclamaciones por muerte, lesiones personales y abandono de marineros.”<sup>110</sup>*

#### **2.3. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)**

*La Organización Internacional del Trabajo “es un organismo especializado de las Naciones Unidas que procura fomentar la justicia social y los derechos humanos y laborales internacionalmente reconocidos. La OIT fue creada en 1919 con el propósito primordial de*

---

<sup>110</sup> Extracto de la pagina web <http://premium.vlex.com/doctrina/Trabajo-Revista-OIT/gente-mar-pide-socorro-Puede-OIT-OMI-rescatar-gente-mar-abandonada/2100-118972,01.html>

*adoptar normas internacionales que abordan el problema de las condiciones de trabajo que entrañaban injusticia, miseria y privaciones”<sup>111</sup> entre otras.*

*Las actividades de cooperación técnica de la OIT tiene “como propósito fundamental es promover los objetivos fijados en las Normas Internacionales del Trabajo, mejorar las condiciones de vida y de trabajo y, promover el pleno empleo. La respuesta de la OIT a este panorama mundial, es la promoción del trabajo decente”<sup>112</sup>, en la actividad humana en la sociedad.*

*Es reconocible la labor de este organismo que es desarrollada y emprendida para lograr mejores condiciones en el aspecto laboral cuyos “Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo figuran los textos de 30 convenios, un protocolo y 23 recomendaciones. Estos instrumentos, que pretenden contribuir a la codificación clara y sistemática de las leyes relativas a los derechos y obligaciones de la gente de mar, han demostrado ser extremadamente valiosos para la industria naviera.”<sup>113</sup>, mismas que van logrando mejores condiciones laborales para la este sector.*

*Pareciera que la política marítima boliviana no tuviera el interés por lograr mayores perspectivas debido a que solamente se limita a explorar aspectos mínimos de la misma, por tal razón podemos comprender que “Los instrumentos sobre el trabajo marítimo no son de interés*

---

<sup>111</sup> Extracto de la pagina web <http://www.oit.org.mx/oit.htm>

<sup>112</sup> Ibidem 111.

<sup>113</sup> Extracto de la pagina web <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/norm/whatare/index.htm>

*primordial para todos los Estados Miembros de la OIT, sino principalmente para aquellos que tienen intereses en la industria naviera. No obstante, se considera que la tasa de ratificación de algunos convenios marítimos es baja en comparación con la de los convenios adoptados en algunos de estos convenios y recomendaciones también se aplican, en determinadas condiciones, a la pesca, al trabajo portuario y a la navegación interior”<sup>114</sup>, esta percepción bien podría ser considerada por los niveles correspondientes, para poder analizar la política marítima que actualmente es llevada de manera superficial.*

*El trabajo desarrollado sobre este sector laboral marítimo referido a Recomendaciones y Convenios se puede detallar de la siguiente manera:*

## **“ÍNDICE, RESUMEN Y RECOMENDACIONES DE LOS CONVENIOS DE LA OIT SOBRE GENTE DE MAR, PESCADORES Y PORTUARIOS**

### **2.3.1. Gente de Mar**

#### **2.1.1.1. Recomendaciones**

*RECOMENDACIÓN 9: Adopción de estatutos nacionales de la gente de mar (1920). Recomienda la creación de una codificación de la legislación nacional de la gente de mar que facilite el conocimiento de sus derechos.*

---

<sup>114</sup> Extracto de la pagina web <http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/tmgmls01/twgmlsr-1.pdf>



*RECOMENDACIÓN 10: Seguro contra el desempleo de la gente de mar (1920). La Conferencia General recomienda que cada país organice un sistema eficaz de seguros contra el desempleo, ya sea mediante un seguro o subvención del gobierno.*

*RECOMENDACIÓN 27: Repatriación de capitanes y aprendices (1926). Se recomienda que los gobiernos adopten las medidas necesarias para garantizar la repatriación de capitanes, así como la de los aprendices sujetos a contratos especiales no amparados por el Convenio 23.*

*RECOMENDACIÓN 28: Principios generales de la inspección del trabajo de la gente de mar (1926). La autoridad competente para realizar las tareas de inspección en cada país, debería asegurar la aplicación de todas las leyes y reglamentos relativos a las condiciones y protección de la gente de mar en el ejercicio de su profesión.*

*RECOMENDACIÓN 48: Mejora de las condiciones de estancia de la gente de mar en los puertos (1936). Conviene constituir en cada puerto importante un organismo oficial, en el que estén representados los armadores, la gente de mar, las administraciones nacionales y locales y las principales asociaciones.*

*RECOMENDACIÓN 75: Acuerdo relativo a la*

*Seguridad Social de la gente de mar (1946). Los países miembros deberían celebrar acuerdos para que todo marino perteneciente a un país, empleado a bordo o al servicio de un buque de otro país, sea amparado por los regímenes de seguros sociales obligatorios o de indemnización por accidentes de trabajo.*

*RECOMENDACIÓN 76: Asistencia Médica para las personas a cargo de la gente de mar (1946). Se aconseja a los Estados Miembros que se esfuercen en prestar asistencia médica apropiada y suficiente a las personas a cargo de la gente de mar.*

*RECOMENDACIÓN 78: Suministro por los armadores de ropa, vajilla y otros artículos a los tripulantes (1946). El armador debería proporcionar a los miembros de la tripulación sábanas, colchas y vajilla, para que utilicen a bordo.*

*RECOMENDACIÓN 105: Contenido de los botiquines médicos a bordo de los buques (1958). Todo buque dedicado a la navegación marítima debería estar obligado a llevar un botiquín con el contenido del mismo autorizado por la autoridad competente. La Recomendación incluye una lista mínima de medicamentos y equipo médico.*

*RECOMENDACIÓN 106: Consultas médicas por radio a los buques en alta mar (1958). Las consultas médicas*

*por radio pueden hacerse gratuitamente a cualquier hora del día y de la noche, para lo cual todo buque debe llevar una lista completa y actualizada de las instrucciones de radio por medio de las cuales se puedan hacer consultas médicas.*

*RECOMENDACIÓN 137: Formación profesional de la gente de mar (1970). Se recomienda diseñar e impartir programas de formación adecuados a la gente de mar, con el fin de mantener y mejorar la eficacia de la industria marítima; readaptar a los profesionales a las nuevas tecnologías, mejorar las normas sobre prevención de accidentes y permitir el perfeccionamiento y ascenso a todos los marinos.*

*RECOMENDACIÓN 138: Bienestar de la gente de mar en puerto y en el mar (1970). Deberían organizarse programas de bienestar, en los que se diera cabida a las organizaciones representativas de armadores y gente de mar, en los que se contemplase la existencia de hoteles u hogares para la gente de mar en los puertos, la posibilidad de recreo y servicios de información y servicios educativos en los puertos y a bordo.*

*RECOMENDACIÓN 139: Problemas de empleo que plantea la evolución técnica a bordo (1970). Recomienda establecer planes nacionales de mano de obra que se ajuste a la evolución de las nuevas tecnologías en el mundo laboral marítimo y que favorezcan tanto el progreso técnico como el empleo de*

*la gente de mar mediante formación, readaptación y prestaciones de la Seguridad Social para quienes se vean obligados a abandonar la industria marítima.*

*RECOMENDACIÓN 140: Aire acondicionado en el alojamiento de la tripulación y en otros espacios a bordo (1970). Todos los buques de 1.000 toneladas o mayores, que sean construidos después de la adopción de esta Recomendación, deberían estar provistos de aire acondicionado en el alojamiento de la tripulación.*

*RECOMENDACIÓN 141: Lucha contra ruido nocivo en el alojamiento de la tripulación y lugares a bordo (1970). Los organismos internacionales de armadores y gente de mar deberían estudiar los problemas de ruido a bordo para que, a la luz de tal investigación, la autoridad competente establezca disposiciones encaminadas a reducir el ruido a bordo.*

*RECOMENDACIÓN 142: Prevención de accidentes del trabajo de la gente de mar (1970). El Estado Miembro debería tomar debidamente en cuenta cualquier sistema internacional de registro de los accidentes de trabajo de la gente de mar que haya podido establecer la Organización Internacional del Trabajo (OIT).*

*RECOMENDACIÓN 153: Protección de los jóvenes marinos (1976). Se aconseja a todos los países tomar medidas encaminadas a la protección eficaz, la*

*orientación y la formación profesional de los marinos menores de dieciocho años de edad.*

*RECOMENDACIÓN 154: Continuidad del empleo de la gente de mar (1976). Debería asegurarse en lo posible un empleo continuo o regular a toda gente de mar. Cuando no sea factible, deberían proporcionarse garantías de empleo por un período convenido de tiempo, ingresos correspondientes o las posibilidades de prestaciones de desempleo.*

*RECOMENDACIÓN 155: Mejora de las normas en la marina mercante (1976). Recomienda a los Miembros aplicar el Convenio núm. 147 y cerciorarse de que los Convenios colectivos que regulan la vida a bordo son, al menos, equivalentes a las normas mínimas.*

#### **2.1.1.2. Convenios**

*CONVENIO 8: Indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio. En caso de pérdida de buque por naufragio, el armador deberá pagar a cada una de las personas empleadas en dicho buque una indemnización que le permita hacer frente al desempleo resultante.*

*CONVENIO 9: Colocación de la gente de mar. La colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos ni pagarán ninguna remuneración por su colocación. Todo*

*miembro que ratifique este Convenio deberá organizar agencias gratuitas de colocación.*

*CONVENIO 22: Contrato de enrolamiento de la gente de mar. Los contratos de enrolamiento serán firmados por el armador y la gente de mar, facilitándolos con antelación para su estudio antes de ser firmados.*

*CONVENIO 23: Repatriación de la gente de mar. La gente de mar que haya sido desembarcada mientras el contrato tenía validez o a su terminación, tendrá derecho a ser transportado a su propio país.*

*CONVENIO 53: Mínima capacidad profesional de los capitanes y oficiales de la Marina Mercante. Nadie puede ejercer funciones de capitán o patrón, oficial de puente, primer maquinista o maquinista encargado de guardias, si no posee un certificado que pruebe su capacidad para el ejercicio de estas funciones.*

*CONVENIO 55: Obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte. Los armadores deberán cubrir los riesgos de enfermedad, accidente o muerte ocurridos en el período que transcurra entre la fecha de inicio y la de terminación estipuladas en el contrato.*

*CONVENIO 56: Seguro de enfermedad. El asegurado que esté incapacitado para trabajar y se halle privado de salario a consecuencia de una enfermedad tendrá derecho a una indemnización en metálico, por lo menos,*

*durante las veintiséis (26) primeras semanas o durante los ciento ochenta (180) primeros días de incapacidad.*

*CONVENIO 68: Alimentación y servicio de fonda a bordo de los buques. La autoridad competente deberá: elaborar y aplicar un reglamento sobre la provisión de víveres y agua potable, inspeccionar el abastecimiento de los mismos y los locales de almacenaje, conceder el certificado de aptitud profesional al personal de fonda y estudiar los métodos más apropiados para conseguir que la tripulación reciba un servicio de fonda satisfactorio.*

*CONVENIO 69: Certificado de aptitud de los cocineros de buque. Nadie podrá ser contratado como cocinero a bordo, a menos que posea un certificado de aptitud profesional como cocinero de buque.*

*CONVENIO 73: Examen médico de la gente de mar. Ninguna persona podrá ser empleada a bordo de un buque si no posee un certificado firmado por un médico que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo que va a desempeñar.*

*CONVENIO 74: Certificado de marinero preferente. Nadie podrá ser contratado como marinero a bordo de un buque, a menos que la legislación nacional lo considere competente, o posea un certificado de marinero preferente.*

*CONVENIO 92: Alojamiento de la tripulación a bordo. Dispone la necesidad de someter a la aprobación de la autoridad competente el plano del buque antes de comenzar su construcción, y la posterior inspección para cerciorarse de que reúne todas las condiciones exigidas por la legislación acerca de las instalaciones del alojamiento de la tripulación.*

*CONVENIO 108: Documentos nacionales de identidad de la gente de mar. Todo miembro deberá otorgar, a petición de los interesados, “un documento de identidad de la gente de mar”.*

*CONVENIO 134: Prevención de los accidentes del trabajo de la gente de mar. La autoridad competente de cada país deberá adoptar medidas para la prevención de los accidentes y, a tal efecto, disponer de estudios técnicos que pongan de manifiesto las circunstancias, causas y riesgos que la producen.*

*CONVENIO 145: Continuidad del empleo de la gente de mar. Cada Estado Miembro debe asegurar empleo continuo o regular de la gente de mar calificada, ingresos mínimos o subsidios en efectivo.*

*CONVENIO 146: Vacaciones anuales pagadas de la gente de mar. La gente de mar tendrá derecho a vacaciones anuales de una duración mínima que no será inferior a treinta (30) días por año de servicio.*



*CONVENIO 147: Normas mínimas en la Marina Mercante. Cada Estado Miembro se compromete a promulgar legislación y ejercer control efectivo sobre: normas de seguridad de la vida humana a bordo de los buques, un régimen de Seguridad Social y condiciones de empleo y vida a bordo. Ratificar este Convenio implica asumir los núms.: 138. Edad mínima, 55. Obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente, 56. Seguro de enfermedad, 130. Asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 73. Examen médico, 134. Prevención de accidentes, 92. Alojamiento de la tripulación, 68. Alimentación y servicio de fonda, 53. Certificados de capacitación de oficiales, 22. Contrato de enrolamiento, 23. Repatriación, 87. Libertad y protección del derecho de sindicación, y 98. Derecho de sindicación y negociación colectiva.*

*CONVENIO 163: Bienestar de la gente de mar en el mar y en el puerto. Todo miembro debe facilitar los medios y servicios de bienestar adecuados a la gente de mar tanto en los puertos como a bordo de los buques; así como financiar los medios y servicios de bienestar que dispone este Convenio.*

*CONVENIO 164: Protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar. Todo miembro debe velar por la adopción de medidas que garanticen la protección de la salud y la asistencia médica a bordo,*

*así como el mantenimiento de los buques en condiciones sanitarias e higiénicas adecuadas.*

*CONVENIO 166: Repatriación de la gente de mar. Todo marino tendrá derecho a ser repatriado cuando termine su contrato en el extranjero o en el período de preaviso, en caso de enfermedad o accidente, naufragio, venta de buque, o en casos especiales de zona de guerra o laudo del convenio colectivo. El marino tendrá derecho a elegir el lugar al que desea ser repatriado de entre los puntos de destino convenidos en el momento de la contratación. Los gastos de la repatriación serán sufragados por el armador y comprenden transporte, alojamiento y manutención, así como la remuneración y prestaciones previstas en la legislación nacional y tratamiento médico si fuera preciso.*

## **2.3.2. Pescadores**

### **2.1.2.1. Recomendaciones**

*RECOMENDACIÓN 7: Limitación de las horas de trabajo en la industria de la pesca. Las comunidades industriales se esforzarán en adoptar la jornada de ocho (8) horas o la semana de cuarenta y ocho (48).*

*RECOMENDACIÓN 8: Limitación de las horas de trabajo en la navegación interior. Cada país debería establecer una legislación que limite las horas de*

*trabajo de las personas empleadas en la navegación interior. Esta legislación se establecería una vez consultadas las organizaciones de empresarios y trabajadores.*

*RECOMENDACIÓN 126: Formación profesional de pescadores. Se recomienda a los países miembros establecer programas de formación y educación profesional adecuada para los pescadores.*

#### **2.1.2.2. Convenios**

*CONVENIO 113: Examen médico de los pescadores. Ninguna persona podrá ser embarcada a bordo de un barco de pesca si no presenta un certificado médico que pruebe su aptitud física para el trabajo que va a desempeñar.*

*CONVENIO 114: Contrato de enrolamiento de los pescadores. El contrato será firmado por el armador del barco y por el pescador, y se deberán dar facilidades al pescador para que examine el contrato antes de firmarlo. Las condiciones del contrato deberán fijarse por la legislación nacional.*

*CONVENIO 126: Alojamiento a bordo de los barcos pesqueros. Especifica cómo debe ser un barco en lo referente al alojamiento de la tripulación.*

### **2.1.3. Portuarios**

#### **2.1.3.1. Recomendaciones**

*RECOMENDACIÓN 145: Repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos. En cada puerto deberán evaluarse las repercusiones de los cambios en los métodos de manipulación de la carga. Una vez estudiadas las repercusiones se aplicarán programas y políticas nacionales coordinadas de desarrollo de la mano de obra.*

#### **2.1.3.2. Convenios**

*CONVENIO 27: Indicación del peso en los grandes fardos. Deberá marcarse claramente con su peso todos los fardos mayores o iguales a mil (1000) kilos.*

*CONVENIO 137: Repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas. La política nacional debe estimular a las partes interesadas a que se asegure el empleo permanente o, al menos, períodos e ingresos mínimos a los trabajadores portuarios.*

*CONVENIO 152: Seguridad e higiene en los trabajos portuarios. La legislación nacional deberá disponer que se tomen medidas técnicas para proporcionar condiciones de seguridad durante el trabajo de los empleados*

*portuarios.”<sup>115</sup>*

*De todas estas Recomendaciones y Convenios, Bolivia no ha considerado ninguno de ellos pese a que los mismos permiten parámetros para poder efectuar una reglamentación dirigida a la Gente de Mar de nuestro país, considerando que es miembro de la Organización Internacional del Trabajo y tener una política marítima vigente, situación que contrasta con nuestros vecinos mismos que han ratificado algunas de estas y la pusieron en vigencia.*

## **2.2. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)**

*La Organización Marítima Internacional por su carácter netamente marítimo postulo normas de seguridad, es así que “En 1948 se celebró una Conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el convenio por el que se constituyó oficialmente la Organización Marítima Internacional (OMI), el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima.”<sup>116</sup>. Es necesario comprender que “La OMI, es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el comité principal. El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación. Estos dos comités cuentan con varios*

---

<sup>115</sup> Extracto de la pagina web <http://www.seic.gov.do/marmec/indice.htm>

<sup>116</sup> Extracto de la pagina web [http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic\\_id=415](http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=415)

*subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG)”<sup>117</sup>, este organismo de carácter internacional “ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.*

*En la primera conferencia que organizó la OMI en 1960 se adoptó el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), que entró en vigor en 1965. El Convenio de 1960 abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas; y los buques nucleares.*

*La OMI ha atribuido la máxima importancia a la formación del personal de los buques. En 1978, la Organización convocó una conferencia que adoptó el primer Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Este Convenio entró en vigor*

---

<sup>117</sup> Extracto de la pagina web [http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic\\_id=415](http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=415)

*en abril de 1984 y estableció, por vez primera, normas mínimas aplicables a las tripulaciones, de aceptación internacional. Este instrumento se revisó en 1995, dándole a la OMI la facultad de fiscalizar los procedimientos administrativos, de formación y de titulación de las Partes en el Convenio. Estas enmiendas entraron en vigor en 1997.”<sup>118</sup>. Posteriormente “en 1974, la OMI adoptó el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, en virtud del cual se constituyó un régimen de responsabilidad para los daños sufridos por los pasajeros que viajan en buques de navegación marítima.*

*En 1988 adoptó el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, con la intención de mejorar las medidas para hacer frente a sucesos tales como ataques terroristas contra buques comerciales. Ese Convenio entró en vigor en marzo de 1992”<sup>119</sup>, además de los convenios y otros instrumentos convencionales, “la OMI ha adoptado varios centenares de códigos, directrices o recomendaciones relativos a una amplia gama de cuestiones que no se consideran idóneas para su reglamentación mediante instrumentos convencionales oficiales. Aunque estas recomendaciones no tienen fuerza de ley para los Gobiernos, les sirven de orientación en la formulación de reglamentaciones y prescripciones de carácter nacional. Muchos Gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, a su legislación o reglamentación nacionales. En algunos casos, códigos importantes han adquirido carácter obligatorio”<sup>120</sup> mediante la inclusión de las referencias pertinentes en un convenio.*

---

<sup>118</sup> Extracto de la pagina web [http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic\\_id=415](http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=415)

<sup>119</sup> Ibidem 118.

<sup>120</sup> Ibidem 118.

*En determinados casos, las recomendaciones llegan a incluir prescripciones adicionales que se han considerado útiles o necesarias a la luz de la experiencia adquirida o sirven para aclarar diversas cuestiones que surgen en relación con medidas concretas, garantizándose así la interpretación y aplicación uniformes de estas medidas en todos los países.*

*Entre “los numerosos códigos y recomendaciones que se han adoptado a lo largo de los años, se incluye el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965; el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel, 1965); el Código Internacional de Señales; el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ, 1971) y el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de Gaseiros, 1975); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG, 1983); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ); el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991); el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS, 1993); el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV, 1994); y el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS, 1996).”<sup>121</sup>.*

---

<sup>121</sup> Extracto de la pagina web [http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic\\_id=415](http://www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=415)



*Los comités y subcomités especializados de la OMI están integrados por representantes de los Estados Miembros donde “se han establecido acuerdos oficiales de cooperación con más de 30 organizaciones intergubernamentales y se ha concedido carácter consultivo a casi 50 organizaciones internacionales no gubernamentales a fin de que participen en la labor de los diversos órganos en calidad de observadoras. Estas organizaciones representan un amplio espectro de intereses marítimos, jurídicos y relativos al medio ambiente, y contribuyen a la labor de la OMI facilitando información, documentación y asesoramiento pericial. Estas organizaciones no tienen, sin embargo, derecho de voto.”<sup>122</sup>. El proyecto sobre el trabajo marítimo según “Cleopatra Doumbia-Henry: Es una nueva e importante normativa laboral que la Conferencia Internacional del Trabajo deberá adoptar en Ginebra. Establece los derechos de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decente en diversas circunstancias y se espera que sea aplicado en todo el mundo de manera uniforme, fácil de comprender y de actualizar. Ha sido diseñado para convertirse en un instrumento de alcance global conocido como el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional y proporcionar un transporte marítimo de calidad, al complementar los convenios clave de la Organización Marítima Internacional (OMI)”<sup>123</sup>. De todo lo mencionado nos interesa comprender la trascendencia que tienen estos organismos nacionales como internacionales inmersos en el aspecto laboral marítimo, debido a las características que representa el trabajo realizado por la Gente de Mar a bordo de los buques indistintamente del ámbito en que sea desarrollado.*

---

<sup>122</sup> Ibidem 121.

<sup>123</sup> Extracto de la pagina web <http://www.offnews.info/verArticulo.php?contenidoID=3067>

## **CAPÍTULO VI**

### **LEGISLACIÓN COMPARADA**

*Bolivia, estado miembro de la Organización Marítima Internacional y Organización Internacional del Trabajo, no ha tenido un desarrollo efectivo en relación a normativas dirigidas a la Gente de Mar o Marineros, implícitamente nos referimos a Decreto Supremo N° 12684 “Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima de la Republica de Bolivia” (Anexo B), debido a que es la única norma que se refiere de manera general a la gente que tiene actividad laboral concerniente a la navegación de buques la misma que en el Título Sexto “Del Personal de la Marina Mercante Nacional” se determina articulados referidos a este sector laboral marítimo, de manera superficial y genérica, sin embargo la Ley General del Trabajo si bien es una normativa de carácter General su reglamentación no establece regulaciones específicas, derivando un vacío jurídico que sin duda es subsanado basándose en la analogía jurídica, misma que no siempre es el adecuado para la Gente de Mar.*

*Por la presencia de buques enarbolando el pabellón de nuestro país tanto en el ámbito marítimo y en la Hidrovia Paraguay-Paraná, esta ultima cuya actividad se va incrementando año que pasa, es necesario tomar acciones que determinen un accionar implícito para la Gente de Mar tomando como parámetros las Recomendaciones y Convenios de la Organización Internacional del Trabajo principalmente sin menos preciar otras de la Organización Marítima Internacional. Debemos considerar en estas circunstancias que nuestro país debe ratificar algunas de estas recomendaciones y convenios de ambos organismos y desarrollar una reglamentación para este sector laboral marítimo, fluvial y lacustre.*

*Nuestros vecinos cercanos de nuestro continente, han asumido esa responsabilidad con la Gente de Mar, pues alguno de ellos han ratificado y adherido algunas recomendaciones y convenios a su normativa, misma que reglamenta situaciones peculiares de este grupo, por el contrario Bolivia no ha ratificado tampoco se ha adherido a ninguno que este referido a la Gente de Mar. No obstante que algunos países a diferencia de otros la realizan de una manera tibia, pero con proyecciones a futuro de efectivizar mayores logros en este tema que involucra a la población mundial que realiza la actividad mas antigua del mundo han emitido normativas referidas a esta problemática.*

*Para tal situación detallaremos las Recomendaciones y Convenios de la Organización Internacional del Trabajo que han sido ratificados por los gobiernos de países vecinos, las cuales originaron normativas para cada uno de ellos.*

## **REPÚBLICA ARGENTINA**

**“1998-11-24 ARG-1998-R-51334**

**Argentina**

**Gente de mar**

*Resolución núm. 234/98-SAGPA, por la que se establece la norma a la que se ajustarán las Organizaciones Sindicales legalmente constituidas de todo el país que agrupan a trabajadores que prestan servicios a bordo de buques pesqueros de bandera nacional, a efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 40 de la Ley núm. 24992. Boletín Oficial, 1998-11-27, núm. 29032, pág. 10.*

*Establece que las Organizaciones Sindicales legalmente constituidas de todo el país que agrupan a los trabajadores que prestan servicios a bordo de los buques pesqueros de bandera nacional deberán proveer, en forma quincenal a la Subsecretaria de Pesca,*

*una nómina del personal nacional o extranjero con más de 10 años de residencia permanente efectivamente acreditada en el país, disponible y legalmente habilitado, discriminado por tipo de labor y de buque para el que se encuentra capacitado, a efectos de ser embarcado en forma inmediata en los buques pesqueros.*

**1993-01-19 ARG-1993-R-32677**

**Argentina**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 50/93, por el que se restablece la vigencia del régimen de navegación marítima, fluvial y lacustre, del régimen de la seguridad portuaria y del reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la marina mercante.*

*Boletín Oficial, 1993-01-23, núm. 27561, pág. 2.*

*El artículo 16 del decreto núm. 817 de 1992 había dispuesto que en 90 días quedaban derogados ciertos decretos para ser reemplazados por nuevas normativas, pero la elaboración de éstas requiere más tiempo a causa de su complejidad. Para evitar un vacío normativo se restablece la vigencia de dichos decretos.*

**Texto(s) modificado(s):**

*1992-05-26 (ARG-1992-R-29939)*

*Decreto núm. 817/92 sobre actividades portuarias. Reorganización administrativa y privatización. Transporte marítimo, fluvial y lacustre. Practicaje, pilotaje, baquía y remolque.*

*Regímenes laborales. Disposiciones generales.*

**1992-10-28 ARG-1992-R-33307**

**Argentina**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 2001/92, por el que se reintegra la vigencia del régimen de la navegación marítima, fluvial y lacustre y del régimen de la seguridad portuaria.*

*Boletín Oficial, 1992-11-04, núm. 27507, pág. 1*

*El artículo 16 del decreto núm. 817 de 26 de mayo de 1992 confirió a la Prefectura Naval Argentina un plazo de 90 días para presentar los proyectos de nuevos regímenes de la navegación marítima, fluvial y lacustre y de la seguridad portuaria. Dada la imposibilidad de promulgar las nuevas normas dentro del plazo previsto, se reintegra la vigencia por el término de 60 días de las normas que regulaban dichos regímenes, decretos núms. 4516/73 y 890/80, respectivamente.*

**Texto(s) derogado(s):**

*1992-05-26 (ARG-1992-R-29939)*

*Decreto núm. 817/92 sobre actividades portuarias. Reorganización administrativa y privatización. Transporte marítimo, fluvial y lacustre. Practicaje, pilotaje, baquía y remolque.*

*Regímenes laborales. Disposiciones generales.*

**1991-09-12 ARG-1991-L-25545**

**Argentina**

**Gente de mar**

*Ley núm. 23977, por la que se aprueban los Convenios y Recomendaciones de la O.I.T. adoptados en la 74a. reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo.*

*Boletín Oficial, 1991-09-19, núm. 27223, págs. 1-8*

*Se aprueban los Convenios núms. 163 sobre el bienestar de la gente de mar, 1987; 164 sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987; 165 sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987; y 166 sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 y las Recomendaciones números 173 sobre el bienestar de la gente de mar, 1987; y 174 sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 de la Organización Internacional del Trabajo.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987*

*Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) mar), 1987.*

*Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987.*

*Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987.*

*Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987.*

*Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987.*

**1973-05-17 ARG-1973-L-15534**

**Argentina**

**Gente de mar**

*Ley 20401 sobre repatriación de la gente de mar [dictada con el fin de armonizar de legislación argentina con el Convenio núm. 23 de la OIT.*

*Boletín Oficial, 1973-05-29*

**1973-01-15 ARG-1973-L-15524**

**Argentina**

**Gente de mar**

*Ley 20094 sobre la navegación.*

*Boletín Oficial, 1973-03-02 Título II, Cap. IV: Del personal de la navegación; Cap. V: Del régimen a bordo.*

**Texto(s) modificador(es):**

*1992-05-26 (ARG-1992-R-29939)*

*Decreto núm. 817/92 sobre actividades portuarias. Reorganización administrativa y privatización. Transporte marítimo, fluvial y lacustre. Practicaje, pilotaje, baquía y remolque.*

*Regímenes laborales. Disposiciones generales.*

**1994-04-20 ARG-1994-R-40632**

**Argentina**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Decreto núm. 572/94 por el cual se aprueba el reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la marina mercante.*

*Diario Oficial, 1994-05-11, núm. 27889, págs. 1-8*

*Define los distintos términos del régimen naval, establece las condiciones de revalidación de títulos extranjeros y determina los requisitos para el otorgamiento de los títulos de capitán de ultramar, piloto de ultramar de primera, piloto de ultramar, maquinista naval superior, maquinista naval de primera, maquinista naval, operador general de radiocomunicaciones, operador radiotelegrafista de primera clase, operador radiotelegrafista de segunda clase, operador radiotelegrafista especial, radioelectrónico de segunda clase, capitán fluvial, oficial fluvial de primera, oficial fluvial, capitán de pesca, piloto de pesca de primera, piloto de pesca, patrón de pesca costera, patrón de pesca menor, conductor superior de máquinas navales, conductor de máquinas navales de primera, conductor de máquinas navales, motorista naval, electricista naval, mecánico de máquinas navales. También regula las condiciones de obtención de los certificados de capacidad náutica, marinero, auxiliar de máquinas navales, y la capacitación especial para capitanes costeros. El capítulo 4 se refiere a la formación de prácticos, baqueanos fluviales y a los certificados de conocimiento de zona, el capítulo 5 se refiere a los máximos de carga.*

**1992-03-12 ARG-1992-R-28757**

**Argentina**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Decreto núm. 424/92 por el que se modifica la sección 4 del capítulo I, Título 6 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobada por el decreto núm. 4516/73.*

*Boletín Oficial, 1992-03-17, núm. 27349, pags. 1-2*

*Trata del régimen de los peritos navales.*

**1988-10-21 ARG-1988-R-6937**

**Argentina**

***Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad***

*Decreto núm. 1515/88 por el que se introducen modificaciones al reglamento de los servicios de practica y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la República Argentina, aprobado por decreto núm. 191/82.*

*Boletín Oficial, 1988-11-04, núm. 26501, págs. 12-13*

**1973-09-25 ARG-1973-R-15541**

**Argentina**

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Resolución 126 del Ministerio de Trabajo por la que se dictan normas para la contratación del personal embarcado.*

*Boletín Oficial, 1973-10-08*

*El personal que deba embarcarse en los buques de la Marina Mercante Nacional, incluso los pesqueros, habrá de presentar la boleta sindical correspondiente.*

**1968-07-29 ARG-1968-L-18380**

**Argentina**

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Ley 17823 por la que se establecen disposiciones complementarias a la ley 17371 (de 1º agosto 1967) que reglamenta el trabajo a bordo de buques y artefactos navales.*

*Boletín Oficial, 1968-08-06*



**Texto(s) básico(s):**

1967-08-01 (ARG-1967-L-18855)

*Ley 17371 por la que se reglamenta el trabajo a bordo de los buques de la marina mercante.*

**1967-08-01 ARG-1967-L-18855**

**Argentina**

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Ley 17371 por la que se reglamenta el trabajo a bordo de los buques de la marina mercante.*

*Boletín Oficial, 1967-08-09 Cap. II: Jornada de trabajo y vacaciones anuales. Cap. III: Régimen del servicio a bordo.*

*Deroga varios artículos del Código de Comercio y todas las disposiciones legales en contrario.*

**Texto(s) de aplicación:**

1968-07-29 (ARG-1968-L-18380)

*Ley 17823 por la que se establecen disposiciones complementarias a la ley 17371 (de 1º agosto 1967) que reglamenta el trabajo a bordo de buques y artefactos navales.*

**1999-04-99 ARG-1999-R-52554**

**Argentina**

***Gente de mar - Seguridad social***

*Resolución núm. 18/99-SSS por la que se determina la norma a la que se deberá ajustar el empresario u operador legal nacional o extranjero, de buques o artefactos navales de bandera extranjera que se encuentren bajo el régimen del decreto núm. 1772/91.*

*Boletín Oficial, 1999-04-09, núm. 29122, pág. 7.*

*Hace referencia a las contribuciones patronales y a los aportes personales que, de*

*acuerdo con la ley deben efectuar los empresarios armadores u operadores legales nacionales o extranjeros de buques o artefactos navales, durante la vigencia de los contratos de ajuste, respecto de los tripulantes argentinos.*

**Texto(s) vinculado(s):**

1998-10-22 (ARG-1998-R-51057)

*Decreto núm. 1255/98 por el que se establece un sistema que permite a los empresarios, armadores u operadores legales nacionales y extranjeros, que contraten tripulación para los buques y artefactos navales amparados en determinados regímenes de excepción, efectuar, respecto de éstos, los aportes y contribuciones previsionales que correspondan, en los términos de la Ley núm. 24241.*

**1998-10-22 ARG-1998-R-51057**

**Argentina**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Decreto núm. 1255/98 por el que se establece un sistema que permite a los empresarios, armadores u operadores legales nacionales y extranjeros, que contraten tripulación para los buques y artefactos navales amparados en determinados regímenes de excepción, efectuar, respecto de éstos, los aportes y contribuciones previsionales que correspondan, en los términos de la Ley núm. 24241.*

*Boletín Oficial, 1998-10-30, núm. 29012, págs. 1-2.*

*Establece que en los buques y artefactos navales de bandera extranjera que se encuentran bajo el régimen de excepción instituidos por los decretos núm. 1772, de 3.9.1991 (según modificado hasta la fecha), núm. 1493, de 20.8.92 (según modificado hasta la fecha) y núm. 343, de 16.4.98, cuando el contrato de ajuste sea celebrado por un empresario, armador u operador legal nacional o extranjero, éste deberá efectuar durante la vigencia del contrato, respecto de los tripulantes argentinos, las contribuciones patronales y aportaciones previsionales que correspondan de acuerdo a la Ley núm. 24.241.*

**Texto(s) básico(s):**

1993-10-13 (ARG-1993-L-34420)

*Ley núm. 24241 - Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones.*

**Texto(s) vinculado(s):**

1999-04-99 (ARG-1999-R-52554)

*Resolución núm. 18/99-SSS por la que se determina la norma a la que se deberá ajustar el empresario u operador legal nacional o extranjero, de buques o artefactos navales de bandera extranjera que se encuentren bajo el régimen del decreto núm. 1772/91.*

**1997-07-30 ARG-1997-R-47545**

**Argentina**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Decreto núm. 701/97 sobre trabajadores marítimos, por el cual se derogan disposiciones del decreto núm. 2104/93, de la ley núm. 24241 y del anexo I del decreto núm. 433/94, que categorizan a los citados trabajadores remunerados 'a la parte' como autónomos.*

*Boletín Oficial, 1997-07-30, núm. 28701, pág. 4*

**Texto(s) modificado(s):**

1994-03-24 (ARG-1994-R-36669)

*Decreto núm. 433/94 por el que se aprueba la reglamentación de diversos artículos de la ley núm. 24241 (sistema integrado de jubilaciones y pensiones).*

1993-10-18 (ARG-1993-R-34953)

*Decreto núm. 2104/93 sobre el régimen de facilidades de pago, los recursos de la seguridad social, los contribuyentes autónomos y las actividades autónomas.*

**1990-09-18 ARG-1990-M-20405**

**Argentina**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Resolución núm. 768/90, por la que se establece que la caja de asignaciones familiares*

*para el personal de la estiba, actividades marítimas, fluviales e industria naval tendrá a su cargo el pago de las mismas a todo el personal.*

*Boletín Oficial, 1990-09-24, núm. 26974, pág. 6*

**Texto(s) modificador(es):**

*1990-07-31 (ARG-1990-R-20410)*

*Decreto núm. 1462/90, de 31 de julio de 1990, por el que se modifica el régimen aprobado por el decreto núm. 3256/65, ratificado por la ley núm. 16887, de creación de la caja de asignaciones familiares para el personal de la estiba.*

**1990-07-31 ARG-1990-R-20410**

**Argentina**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Decreto núm. 1462/90, de 31 de julio de 1990, por el que se modifica el régimen aprobado por el decreto núm. 3256/65, ratificado por la ley núm. 16887, de creación de la caja de asignaciones familiares para el personal de la estiba.*

*Boletín Oficial, 1990-08-07, núm. 26941, pág. 1*

**Texto(s) modificado(s):**

*1990-09-18 (ARG-1990-M-20405)*

*Resolución núm. 768/90, por la que se establece que la caja de asignaciones familiares para el personal de la estiba, actividades marítimas, fluviales e industria naval tendrá a su cargo el pago de las mismas a todo el personal.*

**1986-11-11 ARG-1986-R-3631**

**Argentina**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Decreto núm. 2091 por el que se fijan los límites de edad y de años de servicios para que el personal embarcado tenga derecho a la jubilación ordinaria.*

*Boletín Oficial, 1987-02-16, núm. 26086, págs. 4-5*

*Los respectivos límites son de 55 años de edad y 25 años de servicios.*

**1968-10-24 ARG-1968-R-18381**

**Argentina**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Decreto 6730 por el que se fijan los límites de edad de años de servicios para que el personal embarcado tenga derecho a la jubilación.*

*Boletín Oficial, 1968-10-29*

*Jubilación ordinaria a los 52 años de edad y con 25 años de servicios.”<sup>124</sup>*

## **REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL**

**“2000-09-27 BRA-2000-M-57446**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Instrucción Normativa núm. 19, de 27 de septiembre de 2000, la cual dispone sobre los procedimientos de la fiscalización de las condiciones de trabajo, seguridad y salud de la vida a bordo, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza núm. 210, de 30 de abril de 1999, y en las Resoluciones Normativas núm. 31/98, 46/00 y 48/00 del Consejo Nacional de Inmigración (CNIg).*

*Diario Oficial, 2000-09-28, núm. 188-E, págs.9-10*

**Texto(s) de aplicación:**

*1999-04-30 (BRA-1999-R-53537)*

*Orden núm. 210, de 30 de abril de 1999, por la que se dispone sobre la fiscalización de las normas de protección del trabajo y de la vida a bordo prescritas por el Convenio*

---

<sup>124</sup> Extracto de la página web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=ARG&p\\_clasificacion=18&p\\_origen=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=ARG&p_clasificacion=18&p_origen=SUBJECT)

*núm. 147 de la OIT, sobre normas mínimas de la marina mercante, promulgado por el Decreto núm. 447, de 7 de febrero de 1992.*

**2000-02-11 BRA-2000-R-60562**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Ordenanza núm. 9 de 11 de febrero de 2000 por la que se aprueban las normas de la Autoridad Marítima (NORMAN).*

*Diário Oficial, 2000-02-18, núm. 35, págs. 8-166*

*Aprueba las Normas de la Autoridad Marítima (NORMAM), de "A" a "P", edición 2000, las cuáles incluye como anexo. Tales normas se refieren, entre otras cuestiones, a embarcaciones empleadas en navegación de mar abierto, en navegación interior, a las operaciones de las embarcaciones extranjeras en aguas jurisdiccionales brasileñas y a actividades de inspección naval.*

**1999-04-30 BRA-1999-R-53537**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Orden núm. 210, de 30 de abril de 1999, por la que se dispone sobre la fiscalización de las normas de protección del trabajo y de la vida a bordo prescritas por el Convenio núm. 147 de la OIT, sobre normas mínimas de la marina mercante, promulgado por el Decreto núm. 447, de 7 de febrero de 1992.*

*Diário Oficial, 1999-05-03, núm. 82-E, pág. 5.*

**Texto(s) básico(s):**

*2000-09-27 (BRA-2000-M-57446)*

*Instrucción Normativa núm. 19, de 27 de septiembre de 2000, la cual dispone sobre los procedimientos de la fiscalización de las condiciones de trabajo, seguridad y salud de la vida a bordo, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza núm. 210, de 30 de abril*

*de 1999, y en las Resoluciones Normativas núm. 31/98, 46/00 y 48/00 del Consejo Nacional de Inmigración.*

*1992-02-07 (BRA-1992-R-27834)*

*Decreto núm. 447 de 7 de febrero de 1992, por el que se promulga el Convenio núm. 147 de la Organización Internacional del Trabajo -OIT- sobre normas mínimas de la marina mercante.*

***Normas conexas de la OIT:***

*Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976*

***1998-07-15 BRA-1998-R-50485***

***Brasil***

***Gente de mar***

*Decreto núm. 2670, de 15 de julio de 1998 por el cual se promulga el Convenio núm. 166 de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987.*

*Diário Oficial, 1998-07-16, núm. 134, págs. 2-4.*

***Normas conexas de la OIT:***

*Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987*

***1992-04-27 BRA-1992-R-34966***

***Brasil***

***Gente de mar***

*Decreto núm. 511 de 27 de abril de 1992 por el que se modifican disposiciones del reglamento para el tráfico marítimo, aprobado por decreto núm. 87648 de 24 de septiembre de 1982.*

***Texto(s) básico(s):***

*1982-11-24 (BRA-1982-R-34964)*

*Decreto núm. 87648 por el que se aprueba el reglamento para el tráfico marítimo.*

**1992-02-07 BRA-1992-R-27834**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 447 de 7 de febrero de 1992, por el que se promulga el Convenio núm. 147 de la Organización Internacional del Trabajo -OIT- sobre normas mínimas de la marina mercante.*

*Diário Oficial, 1992-02-10, núm. 28, pág. 1571*

**Texto(s) de aplicación:**

*1999-04-30 (BRA-1999-R-53537)*

*Orden núm. 210, de 30 de abril de 1999, por la que se dispone sobre la fiscalización de las normas de protección del trabajo y de la vida a bordo prescritas por el Convenio núm. 147 de la OIT, sobre normas mínimas de la marina mercante, promulgado por el Decreto núm. 447, de 7 de febrero de 1992.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976*

**1988-11-01 BRA-1988-R-7205**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 97026 por el que se aprueba el reglamento general de los servicios de practicaje.*

*Diario Oficial, 1988-11-03, núm. 209, págs. 21145-21147*

*El cap. VII trata de los deberes de los prácticos.*

**1982-11-24 BRA-1982-R-34964**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 87648 por el que se aprueba el reglamento para el tráfico marítimo.*



*El título II del reglamento trata, en 17 capítulos, sobre el personal de la marina mercante: grupos y categorías de personal, inspección de salud, inscripción del personal, títulos de habilitación profesional, embarque, rol de la tripulación, rol portuario, embarque y desembarque, pago, dotación de personal de la embarcación, uniforme, deberes y derechos del capitán y de los tripulantes, penalidades de competencia del comandante, formación profesional.*

**Texto(s) de aplicación:**

1992-04-27 (BRA-1992-R-34966)

*Decreto núm. 511 de 27 de abril de 1992 por el que se modifican disposiciones del reglamento para el tráfico marítimo, aprobado por decreto núm. 87648 de 24 de septiembre de 1982.*

**1954-02-05 BRA-1954-L-34965**

**Brasil**

**Gente de mar**

*Ley núm. 2180 por la que se dispone sobre el tribunal marítimo.*

*Se instituye un tribunal marítimo vinculado al Ministerio de Marina, que tiene jurisdicción sobre las naves mercantes de cualquier nacionalidad en aguas brasileñas y sobre las naves brasileñas en alta mar y en aguas extranjeras, sobre el personal de la marina mercante brasileña y los marinos extranjeros en aguas territoriales del Brasil, etc. Compete al Tribunal juzgar sobre los accidentes y otros hechos de la navegación.*

**1987-06-29 BRA-1987-R-3812**

**Brasil**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Decreto núm. 94536 por el que se dictan disposiciones sobre la enseñanza profesional marítima.*

*Diário Oficial, 1987-06-30, núm. 121, págs. 10145-10147*

**BRA-1986-L-2976**

**Brasil**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Ley núm. 7573 por la que se dictan disposiciones sobre la enseñanza profesional marítima.*

*Diário Oficial, 1986-12-30, núm. 248, págs. 19930-19931*

**1985-03-13 BRA-1985-R-1371**

**Brasil**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Ordenanza interministerial de los Ministros de Estado de la Marina, del Trabajo y de los Transportes por la que se aprueba el reglamento que fija las atribuciones de los tripulantes de las embarcaciones mercantes nacionales.*

*Diário Oficial, 1985-04-25, núm. 77, págs. 6425-6433*

**1967-08-31 BRA-1967-R-18919**

**Brasil**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Decreto 61262 que aprueba el reglamento concerniente a las escuelas de aprendices marinos.*

*Diário Oficial, 1967-09-04*

**1999-09-14 BRA-1999-R-56166**

**Brasil**

**Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas**

*Decreto núm. 3168, de 14 de septiembre de 1999 por el que se promulga el Convenio núm. 146 de la Organización Internacional del Trabajo sobre vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976.*

*Vade-mécum Trabalhista, 1999-10-15, núm. 12/99, págs. 293-296.*

**Texto(s) vinculado(s):**

*1990-11-27 (BRA-1990-L-29784)*

*Decreto legislativo núm. 48, por el que se aprueba el Convenio núm. 146 de la Organización Internacional del Trabajo sobre vacaciones anuales pagadas (gente de mar).*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976*

**1991-12-12 BRA-1991-L-27833**

**Brasil**

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Decreto legislativo núm. 222 de 1991, por el que se aprueba el texto del Convenio núm. 133 de la Organización Internacional del Trabajo, OIT, sobre "alojamiento a bordo de navíos (disposiciones complementarias)", adoptado en Ginebra, el 30 de octubre de 1970, durante el 55o. reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo.*

*Diário Oficial, 1991-12-13, núm. 242, pág. 28837*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970*

**1991-05-22 BRA-1991-R-25804**

**Brasil**

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Decreto núm. 128, de 22 de mayo de 1991, por el que se promulga el Convenio núm. 145 de la OIT sobre la continuidad del empleo de la gente de mar.*

*Diário Oficial, 1991-05-23, núm. 98, págs. 9782-9783*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976*

**1990-11-27 BRA-1990-L-29784**

**Brasil**

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Decreto legislativo núm. 48, por el que se aprueba el Convenio núm. 146 de la Organización Internacional del Trabajo sobre vacaciones anuales pagadas (gente de mar).*

*Coleção das leis, 1990, v. 182, núm. 6, t. 1, pág. 3711*

**Texto(s) vinculado(s):**

*1999-09-14 (BRA-1999-R-56166)*

*Decreto núm. 3168, de 14 de septiembre de 1999 por el que se promulga el Convenio núm. 146 de la Organización Internacional del Trabajo sobre vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976*

**1999-11-17 BRA-1999-R-55556**

**Brasil**

***Gente de mar - Seguridad del trabajo, salud y bienestar del trabajo***

*Decreto núm. 3251, de 17 de noviembre de 1999, por el que se promulga el Convenio núm. 134, de la OIT, sobre la prevención de accidentes (gente de mar), concluido en Ginebra el 30 de octubre de 1970.*

*Diário Oficial, 1999-11-18, núm. 220, págs. 8-9.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970*

**1998-07-15 BRA-1998-R-50484**

**Brasil**

**Gente de mar - Seguridad del trabajo, salud y bienestar del trabajo**

*Decreto núm. 2669, de 15 de julio de 1998 por el cual se promulga el Convenio núm. 163 de la OIT sobre el bienestar de la gente de mar, 1987.*

*Diário Oficial, 1998-07-16, núm. 134, págs. 1-2.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987*

**1998-07-15 BRA-1998-R-50486**

**Brasil**

**Gente de mar - Seguridad del trabajo, salud y bienestar del trabajo**

*Decreto núm. 2671, de 15 de julio de 1998 por el cual se promulga el Convenio núm. 164 de la OIT sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987.*

*Diário Oficial, 1998-07-16, núm. 134, págs. 4-8.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) mar), 1987*

**1998-07-15 BRA-1998-R-50486**

**Brasil**

**Gente de mar - Seguridad social**

*Decreto núm. 2671, de 15 de julio de 1998 por el cual se promulga el Convenio núm. 164 de la OIT sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987.*

*Diário Oficial, 1998-07-16, núm. 134, págs. 4-8.*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar) mar), 1987”<sup>125</sup>*

## **REPÚBLICA DE CHILE**

**“1990-01-26 CHL-1990-R-9546**

**Chile**

**Gente de mar**

*Resolución núm. 196 exenta, por la que se fijan requisitos y regula procedimiento para establecer un sistema opcional de control de asistencia y determinación de las horas de trabajo para los trabajadores embarcados.*

*Diario Oficial, 1990-01-29, núm. 33582, pág. 725*

*Deroga la resolución núm. 1285, de 10 de julio de 1989, de la Dirección del Trabajo.*

**1989-07-14 CHL-1989-R-7966**

**Chile**

**Gente de mar**

*Resolución núm. 1285 exenta por la que se fijan requisitos y regula procedimiento para establecer un sistema opcional de control de asistencia y determinación de la horas de trabajo para los trabajadores embarcados.*

*Diario Oficial, 1989-07-21, núm. 33428, pág. 4734*

**1981-06-24 CHL-1981-L-11111**

**Chile**

**Gente de mar**

---

<sup>125</sup> Extracto de la pagina web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=BRA&p\\_clasificacion=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=BRA&p_clasificacion=18&p_origin=SUBJECT)

*Ley núm. 18011 por la que se modifican ciertas disposiciones aplicables a los trabajadores embarcados o gente de mar.*

*Diario Oficial, 1981-07-01*

**1978-08-24 CHL-1978-L-12971**

**Chile**

**Gente de mar**

*Decreto-ley núm. 2322 por el que se autoriza a la Cámara Marítima de Chile para cumplir con las obligaciones del art. 22 de la ley núm. 17322 en la forma que indica (beneficios pagados a los trabajadores marítimos eventuales y discontinuos).*

*Diario Oficial, 1978-08-30*

**1977-02-17 CHL-1977-R-13451**

**Chile**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 297 por el que se pone término a al comisión tripartita para la actividad marítima del sector privado y crea las comisiones que señala para dicha actividad.*

*Diario Oficial, 1977-12-07*

*Deroga el decreto 397 de 1975.*

**Texto(s) derogado(s):**

*1975-08-05 (CHL-1975-R-14529)*

*Decreto núm. 397 que crea la comisión tripartita constitutiva para la actividad marítima del sector privado del país.*

**1975-08-05 CHL-1975-R-14529**

**Chile**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 397 que crea la comisión tripartita constitutiva para la actividad*

*marítima del sector privado del país.*

*Diario Oficial, 1975-08-28*

***Texto(s) derogador(es):***

*1977-02-17 (CHL-1977-R-13451)*

*Decreto núm. 297 por el que se pone término a al comisión tripartita para la actividad marítima del sector privado y crea las comisiones que señala para dicha actividad.*

***1987-02-23 CHL-1987-R-3554***

***Chile***

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas***

*Decreto núm. 26, por el que se aprueba el reglamento de trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional.*

*Diario Oficial, 1987-06-16, núm. 32797, págs. 3316-3320*

*El presente decreto consta de los títulos siguientes: título I: Normas generales; título II: Del servicio de mar y de puerto; título III: De las obligaciones de los oficiales; título IV: De las obligaciones de los tripulantes; título V: De la jornada de trabajo (la duración de la jornada ordinaria de trabajo de la gente de mar será de 56 horas semanales, distribuidas en ocho horas diarias, y de 48 horas semanales cuando la nave se encuentre fondeada en puerto, quedando excluidos de la limitación de jornada de trabajo el capitán, ciertos oficiales, el médico y el telegrafista) (las partes podrán pactar horas extraordinarias sin sujeción al máximo fijado en el art. 42 del decreto-ley núm. 2200 de 1978); título VI: De los descansos; título VII: Del cuadro regulador de trabajo y del reglamento interno.*

***1999-05-31 CHL-1999-R-53803***

***Chile***

***Gente de mar - Seguridad del trabajo, salud y bienestar del trabajo***

*Decreto núm. 49 del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, por el que se aprueba el*



*reglamento del curso básico de seguridad de faenas portuarias.*

*Diario Oficial, 1999-07-16, núm. 36414, págs. 2-3.*

*Determina que para desempeñar sus funciones, los trabajadores portuarios deberán previamente aprobar un curso básico de seguridad de las faenas. Determina los contenidos del curso en cuestión.*

**Texto(s) modificador(es):**

*2004-06-24 (CHL-2004-R-69301)*

*Decreto núm. 88 por el que se modifica el decreto núm. 49, de 1999, que reglamenta el curso básico de seguridad en faenas portuarias.”<sup>126</sup>*

## **REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**“1991-10-15 COL-1991-R-26694**

**Colombia**

**Gente de mar**

*Decreto núm. 2327 de 15 de octubre de 1991, por el que se dictan normas sobre transporte marítimo.*

*Diario Oficial, 1991-10-16, núm. 40099, págs. 4-7*

**1995-06-16 COL-1995-R-40983**

**Colombia**

**Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de trabajo, vacaciones pagadas**

*Decreto núm. 1015, por el cual se reglamenta la ley núm. 129 de 1931 aprobatoria del Convenio número 22 de la Organización Internacional del Trabajo sobre contrato de enrolamiento de la gente de mar.*

---

<sup>126</sup> Extracto de la pagina web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=CHL&p\\_clasification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=CHL&p_clasification=18&p_origin=SUBJECT)

*Diario Oficial, 1995-06-16, núm. 41895, pág. 5*

*Contiene disposiciones detalladas para dar efecto al Convenio núm. 22.*

***Normas conexas de la OIT:***

*Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926*

**1990-08-02 COL-1990-R-20649**

***Colombia***

***Gente de mar - Seguridad social***

*Resolución núm. 3296, por la cual se procede a fijar la fecha de iniciación de inscripción en el régimen de los seguros sociales obligatorios para el personal de mar que labora en las empresas y agencias de transporte marítimo.*

*Diario Oficial, 1990-08-13, núm. 39502, p. 3*

*Se fija el 15 de agosto de 1990 como fecha a partir de la cual se procede a inscribir en el régimen de seguros sociales obligatorios (prestaciones de enfermedad, de maternidad, accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, invalidez, vejez y muerte) a los trabajadores marítimos que laboran permanentemente a bordo. Mediante este decreto, se da cumplimiento con el acuerdo núm. 257, de 1967, que había establecido el derecho de los mencionados trabajadores a las prestaciones del régimen del seguro social obligatorio.”<sup>127</sup>*

## **REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**“2005-04-19 ECU-2005-M-70581**

***Ecuador***

***Gente de mar - Condiciones de trabajo: Contrato de enrolamiento, salarios, horas de***

---

<sup>127</sup> Extracto de la pagina web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=COL&p\\_clasification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=COL&p_clasification=18&p_origin=SUBJECT)

***trabajo, vacaciones pagadas.***

*Acuerdo núm. 0113 del Ministerio de Trabajo y Empleo por el que se reforma la estructura ocupacional y se fijan las remuneraciones mínimas sectoriales y/o tarifas mínimas legales, a nivel nacional, que recibirán los trabajadores protegidos por el Código del Trabajo que laboran en la rama o actividad económica de Procesos de embarque y desembarque de frutas en buques de alto bordo.*

*Registro Oficial, 2005-05-05, núm. 11, 3 págs.*

*Acuerdo, Revista Judicial, Registro Oficial, Ecuador*

*Dispone que la citada reforma empieza a regir a partir del 1 de enero de 2005.”<sup>128</sup>*

## **REPÚBLICA DEL PARAGUAY**

***“1966-12-23 PRY-1966-L-32981***

***Paraguay***

***Gente de mar***

*Ley núm. 1119, por la que se crea la entidad denominada "Flota Mercante del Estado" Separata*

*El artículo 40 de la ley dice que "el personal administrativo, técnico y de embarcaciones y los obreros de la Empresa, gozarán de los beneficios previstos en las leyes de trabajo y de previsión social. Los conflictos que se susciten se resolverán por la vía administrativa, conforme a lo dispuesto por el artículo 2° del Código del Trabajo". El artículo 39 establece que los servicios prestados por la Flota Mercante del Estado son de carácter e interés público.”<sup>129</sup>*

---

<sup>128</sup> Extracto de la pagina web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=ECU&p\\_clasification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=ECU&p_clasification=18&p_origin=SUBJECT)

<sup>129</sup> Extracto de la pagina web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=PPY&p\\_clasification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=PPY&p_clasification=18&p_origin=SUBJECT)

## **REPÚBLICA DEL PERU**

**“2001-02-14 PER-2001-R-59136**

**Perú**

**Gente de mar**

*Decreto Supremo núm. 012-2001-RE por el cual se ratifica el C147 Convenio sobre las normas mínimas en la marina mercante, 1976, de la Organización Internacional del Trabajo.*

*Actualidad Laboral, 2001-02-01, núm. 296, págs. 39-43*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976*

**1998-01-12 PER-1998-M-49274**

**Perú**

**Gente de mar**

*Resolución Directoral núm. 001-98/DCG de 12 de enero de 1998 por la cual se dispone cumplimiento obligatorio del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación aprobado por Resolución núm. A.741 (18) de la Organización Marítima Internacional (OMI).*

*Normas Legales, 1998-01-12, núm. 6442, págs. 157287-157291*

*El Código Internacional de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdida de vidas humanas como los daños al medio ambiente y a los bienes. La compañía establecerá principios sobre seguridad a fin de alcanzar los objetivos ya enunciados. Las prescripciones del Código podrán aplicarse a todos los buques. La compañía garantizará que el capitán está debidamente capacitado para ejercer el mando, conoce perfectamente el Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) por ella adoptado y cuenta en*

*la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria. Asimismo, garantizará que los buques están tripulados por gente de mar competente, titulada y que comprende adecuadamente los reglamentos y directrices relacionados con el SGS.*

***Fecha de entrada en vigor: 1998-07-01***

***1990-10-09 PER-1990-M-20332***

***Perú***

***Gente de mar***

*Resolución directorial núm. 345-90-DC-MGP, por la que señalan los requisitos a que deben estar sujetos las cooperativas de trabajadores y las empresas que efectúan labores de trabajo marítimo.*

*El Peruano, 1990-10-12, núm. 3722, p. 90578-90579*

***1990-09-28 PER-1990-R-20342***

***Perú***

***Gente de mar***

*Decreto Supremo núm. 025-90-TC, por el que declaran en reorganización el sistema de trabajo marítimo y fluvial de embarque, descarga y movilización de mercadería en los puertos de la República.*

*El Peruano, 1990-10-01, núm. 3711, p. 90207*

***1990-09-20 PER-1990-R-20363***

***Perú***

***Gente de mar***

*Decreto Supremo núm. 040 DE/MGP, por el que modifican el articulado del Reglamento de capitánías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres.*

*El Peruano, 1990-09-27, núm. 3707, p. 90109-90112*

*Se modifican disposiciones relativas a la definición de las funciones de la autoridad competente, del Reglamento de capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, de 1987.*

**1990-07-18 PER-1990-R-20335**

**Perú**

**Gente de mar**

*Decreto Supremo núm. 080-90-PCM, por el que declaran el 10 de enero de cada año como "día del trabajador marítimo y portuario".*

*El Peruano, 1990-07-26, núm. 3642, p. 87630-87631*

**1990-05-11 PER-1990-R-9738**

**Perú**

**Gente de mar**

*Resolución directorial núm. 157-90-DC/MGP, de 11 de mayo de 1990, de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas por la que se dictan reglas relativas a la competencia y aptitud de la gente de mar enrolada en los buques mercantes.*

*El Peruano, 1990-06-01, núm. 3585, p. 85490-85492*

**1980-05-15 PER-1980-L-11818**

**Perú**

**Gente de mar**

*Decreto-ley 22857 por el que se modifican disposiciones que norman el trabajo y pago de beneficios sociales de los trabajadores marítimos.*

*El Peruano, 1980-01-16*

*Modifica el decreto-ley 21560 sobre la misma materia.*

**1976-08-03 PER-1976-L-13755**

**Perú**

**Gente de mar**

*Decreto-ley 21560 por el que se dan normas sobre el trabajo y pago de los beneficios sociales de los trabajadores marítimos.*

*El Peruano, 1976-08-04*

**1990-10-09 PER-1990-R-20892**

**Perú**

**Gente de mar - Certificación de la competencia y documentos de identidad**

*Decreto Supremo núm. 048-DE/MGP, por el que aprueban el reglamento del cocinero de buque. El Peruano, 1990-10-13, núm. 3723, p. 90601-90602*

*Se da efecto al Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda de los buques, 1946 (núm. 68). Las asignaturas que deben contar los cursos para obtener el título de cocinero de buque deben corresponder con lo establecido en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978 (Convenio STCW).*

**1998-04-06 PER-1998-M-49496**

**Perú**

**Gente de mar - Seguridad del trabajo, salud y bienestar del trabajo**

*Resolución Directoral núm. 0094-98/DCG por la cual se aprueban normas de seguridad de equipos y de la vida humana en la mar a bordo de naves pesqueras.*

*El Peruano, 1998-04-18, núm. 6506, págs. 159082-159091*

*Regula los equipos de navegación, dispositivos de salvamento, equipos de lucha contra incendios, protección a la tripulación y sistema de fondeo y amarre. A su vez estas normas se clasifican en tres capítulos: embarcaciones de un arqueo bruto menor a*

13.30, de 13.30 a 70.48 y mayores de 70.40.

**1990-10-09 PER-1990-R-20891**

**Perú**

**Gente de mar - Seguridad del trabajo, salud y bienestar del trabajo**

*Decreto Supremo núm. 047-DE/MGP, por el que aprueban el reglamento de la alimentación y el servicio de fonda a bordo de los buques mercantes.*

*El Peruano, 1990-10-13, núm. 3723, p. 90595-90601*

*Se da efecto al Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda de los buques, 1946 (núm. 68).*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946*

**2004-02-23 PER-2004-R-66788**

**Perú**

**Gente de mar - Inspecciones**

*Resolución Legislativa núm. 28180 que aprueba el Convenio núm. 178 sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996.*

*El Peruano, 2004-02-24, núm. 8647, pág. 263095*

**Normas conexas de la OIT:**

*Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 <sup>130</sup>*

*Como se puede apreciar en los países de la región vecinos al nuestro, se han adherido y ratificado en relación a Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo, consiguiente emitieron normativas de carácter interno en cada uno de los nombrados logrando una mejor calidad de vida, social y laboral de la*

---

<sup>130</sup> Extracto de la pagina web [http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=es&p\\_country=PER&p\\_clasificacion=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=es&p_country=PER&p_clasificacion=18&p_origin=SUBJECT)



*Gente de Mar, mientras que el nuestro se encuentra en un adormecimiento temporal en la participación referente a este tema que indudablemente tiene matices internacionales.*

## CAPÍTULO VII

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### CONCLUSIONES

*La actividad laboral marítima, fluvial y lacustre que es motivo de las consideraciones de un estudio del ambiente acuático de la situación de nuestro país referidas a normativas reglamentarias en este aspecto, se requiere tomar en cuenta los problemas internacionales que conlleva la falta de una legislación acorde a este tema que sin duda es amplio, sin embargo la misma podría darse efectivizando un análisis de la relación laboral marítimo, fluvial y lacustre, como un inicio jurídico que acrecentaría el interés de mayor expectativa de la población boliviana laboralmente inactiva, pues la navegación no es considerada en toda su magnitud siendo observada con cierto recelo y desconfianza por la falta de un conocimiento exacto de la misma, inclusive llegándose a extremos que no toman atención menos la importancia requerida cuando una embarcación o buque tiene un accidente con trágico naufragio, pasando incuestionablemente desapercibida la tripulación o gente de mar (marineros de mar, fluvial y lacustre) que se encontraba a bordo de la misma.*

*No obstante pese al reconocimiento internacional marítimo gracias al ser nuestro país miembro de la Organización Marítima Internacional y a los buques que enarbolan nuestra bandera, en el caso específico de la gente de mar (marineros de mar, fluvial y lacustre), sufre un sistemático proceso de relegamiento en sus derechos pues el paso de más de una década de la suscripción de convenios de navegabilidad en el ámbito internacional por parte de Bolivia, hasta el presente este grupo laboral se encuentra*

*con una desprotección jurídica por la no especificidad de su actividad laboral en las embarcaciones.*

*Considerando las características de la actividad que es desarrollada por el grupo humano que trabaja a bordo de los buques es necesario determinar el aspecto legal normativo y por ello es conveniente aportar una metodología que nos situé de manera específica en el tema, por tal situación debe ser prioritario la consideración de una reglamentación para la Gente de Mar (marineros) y asimismo el aspecto de la seguridad del buque o embarcación, debido a que una sin la otra no tendría actividad ninguna.*

*Se evidencia la vigencia de normas para los trabajadores que seguramente se encuentran relacionados en el diario vivir de las actividades de las urbes de nuestra patria, situación que consideramos que al margen del enclaustramiento marítimo han coadyuvado a la no atención a la parte de la navegación por nuestros ríos como lagos, consiguientemente no considerada en toda su magnitud en el contexto nacional, pese a que gracias al convenio por la Hidrovia Paraguay-Paraná, Bolivia pudo conseguir un logro como polo de desarrollo socio-económico, a través de la navegación fluvial debido a las exportaciones que se realizan por la mencionada vía con un relacionamiento de carácter internacional y haber obtenido una salida al océano atlántico, es necesario exigir una visión marítima, fluvial y lacustre por parte del estado y las instituciones relacionadas a este tema de manera mucho mas amplia, pues su situación de extrema pasividad en el aspecto normativo, ocasiona un vacío jurídico en este tema, debido a que actualmente nuestra legislación no considera a plenitud la relación del Derecho Marítimo con el Derecho Laboral y originando con ello ámbitos de actuación no regulados.*

*Son estas situaciones que originan la necesidad de crear normativas con el objeto de proteger a la gente de mar, cuya finalidad perseguida no es otra que la seguridad, la justicia entre otros, en este sentido la investigación de la legislación referida a la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre), encontramos conflictos de carácter reglamentario en la normativa boliviana que consecuentemente afecta a este sector de la sociedad, por lo mencionado se concluye lo siguiente:*

- *El desempeño realizado en el ámbito laboral marítimo, fluvial y lacustre como en otras actividades, tiene indiscutiblemente un desgaste físico que origina la fatiga, sin embargo en la actividad que mencionamos incluida con la desmotivación influyen, incrementado por la falta de una normativa jurídica laboral, por esta situación la Gente de Mar se encuentra en términos de una desprotección jurídica laboral, social y asistencia, siendo excluida de la legislación nacional relativa al empleo, la seguridad y el bienestar de manera específica.*
- *Es imprescindible comprender que la analogía jurídica puede ser aplicado a casos con particularidades que se asemejen entre si, sin embargo aplicar este recurso con casos de una actividad laboral citadina o de campo, no tiene similitud con el aspecto laboral-marítimo por no tener un grado de comparación entre las mismas, situación que da lugar a preguntarnos ¿será correcta la aplicación de una norma laboral terrestre (tierra) aplicando la analogía jurídica a una norma laboral marítima (acuática)?. Sin embargo el estado boliviano incluida las instituciones a fines no proyectan iniciativas para establecer estos aspectos que de manera directa va en desmedro de este sector laboral.*

- *Es imperioso comprender las connotaciones históricas, políticas y sociales de este tema, por que el estado boliviano debe alcanzar a construir espacios dignos que permitan generar crecimiento económico y bienestar social, evitando en todo momento que se protagonicen controversias en las relaciones individuales como colectivas del trabajo.*
- *Como consecuencia de todos los aspectos tratados del desconocimiento de la realidad y problemática del presente objeto de investigación (Gente de Mar), se puede aseverar que hasta el momento no se hayan planteado soluciones jurídicas alternativas para efectivizar una protección jurídica reglamentaria que afiance de manera eficaz el problema del vacío jurídico con la Gente de Mar(marineros), circunstancia que obliga a la necesidad de establecer mecanismos mediante una normativa reglamentaria, para la protección del capital humano que desarrolla las mencionadas actividades anteriormente citadas.*

## **RECOMENDACIONES**

*Habiéndose expuesto el análisis y las consideraciones pertinentes, acercándonos a la realidad oculta de actividad Laboral de la Gente de Mar (sean estos de mar, fluvial o lacustre) que sin duda es un hito que no ha sido tomado de manera perceptible ni valorizada en su real magnitud dentro la sociedad boliviana, situación que ha ocasionado como consecuencia lógica de ello, un olvido en el pasado como en el presente, por tal razón urge que se disponga de modo decidido y con prontitud medidas para este grupo social desamparado pese a su presencia permanente en el factor socio-económico de nuestro país.*

*Teniendo presente las repercusiones del tema en el orden nacional donde esta actividad laboral que no ha sido considerada en su verdadera magnitud, situación hace que determine que el tema de una Reglamentación laboral para la Gente de Mar (marineros de mar, fluvial y lacustre) no sea magnimizado en su real repercusión y mucho menos brindarle la seguridad necesaria en un enfoque integral laboral nacional, por las características peculiares del mismo, presentándose muchas deficiencias e incongruencias agravada por una falta de función operativa de control de las instituciones designadas a tal fin y un marco legal mínimo, consecuentemente la Gente de Mar (marineros) partiendo del precepto constitucional que otorga a las autoridades naturales la atribución de ejercer funciones de administración y aplicar normas para la solución alternativa de conflictos en conformidad a procedimientos, siempre que no sean contrarias a la Constitución y las Leyes en actual vigencia, asuma la tarea de proporcionar la seguridad jurídica, paralelamente coordinar con las Instituciones relacionadas proponiendo la inclusión acorde a la realidad de este grupo laboral.*

*Ese resultado lógico del problema planteado, ve la imperiosa necesidad de una solución de carácter jurídico en el aspecto laboral-social, aspectos que son imprescindibles considerar con los parámetros expuestos en los Capítulos presentados en el tema de investigación que indudablemente es un inicio para posteriores trabajos que abarquen esta problemática nacional en todas sus connotaciones.*

*Por todo lo mencionado correlativamente en el desarrollo del trabajo, cabe recomendar que se realice los mayores esfuerzos como una razón prioritaria para nuestro país en el marco de una política nacional marítima, fluvial y lacustre en relación a la Gente de Mar (marineros), brindándoles la seguridad jurídica necesaria y de pertinencia prioritaria, en ese sentido se formula lo siguiente:*

- *Conociendo que la actividad laboral marítima, fluvial y lacustre conlleva características sui géneris es necesario impulsar de manera eficaz la aplicación de una Reglamentación de la actividad desarrollada en medios acuáticos expuesta en el presente trabajo, apoyando la utilización y empleo del mismo, debido a que la finalidad ha alcanzado es el logro de la justicia laboral-social para este grupo social boliviano.*
- *Al impartirse justicia los estrados judiciales bolivianos deben dejar de considerar la analogía laboral terrestre para asumir a plenitud el derecho laboral marítimo, fluvial y lacustre, reconociendo el carácter de bien común público para la sociedad boliviana resolviendo de forma parcial o totalmente los vacíos jurídicos para el logro del propósito buscado.*
- *Es indispensable exhortar al poder Ejecutivo, Legislativo e Instituciones afines, poner los esfuerzos necesarios para la efectivización de la mencionada Reglamentación, esperar no es una solución, por ello la Difusión de la actividad laboral desarrollada por la Gente de Mar (marineros) incluyendo el medio mismo a la sociedad boliviana en su conjunto, debe ser abordado por la situación favorable para el logro de los intereses nacionales como es el factor humano y socio-económico.*
- *Se debe poner en consideración todas las recomendaciones y convenios relativos a la Gente de Mar (marineros) adoptadas por la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional para futuros trabajos a ser desarrollados, coadyuvando de manera amplia y activa la búsqueda de la satisfacción de la justicia laboral marítima-fluvial boliviana.*

# **CAPÍTULO VIII**

## **ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO DE LA ACTIVIDAD LABORAL PARA LA GENTE DE MAR**

### ***TÍTULO I***

#### ***DISPOSICIONES GENERALES***

*Artículo 1º.- Están sujetos a las disposiciones de la Ley General del Trabajo, Decreto Reglamentario de la Ley General del Trabajo y la Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima y el presente reglamento, los trabajadores que tienen su actividad y servicios vinculados a buques, embarcaciones y artefactos navales públicos o privados de navegación marítima-fluvial, excluidos los militares; aplicándose también a los últimos las normas de navegación, responsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento.*

*Artículo 2º.- A los efectos del artículo anterior, se entiende por trabajadores a los miembros de la tripulación que preste servicio a bordo cuya nominación será Gente de Mar o Marineros.*

### ***TÍTULO II***

#### ***TRABAJO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE***

### ***CAPÍTULO I***

#### ***AMBITO DE APLICACIÓN***

*Artículo 3º.- Para fines del presente Reglamento, se considera trabajo Marítimo*



*– Fluvial y Lacustre a toda labor especializada de buques o embarcaciones comerciales propulsadas en distintas actividades.*

*Artículo 4º.- Con el fin de efectuar trabajo Marítimo, Fluvial y Lacustre en cualquiera de sus especialidades, las personas naturales o jurídicas deben obtener el permiso correspondiente de la autoridad marítima.*

*Artículo 5º.- Toda embarcación o buque deberá contar con una dotación mínima de tripulación para que tenga una navegación segura.*

## **CAPÍTULO II**

### **CONTRATO DE ENROLAMIENTO**

*Artículo 6º.- El contrato de enrolamiento será firmado por el Armador y la Gente de Mar, en cuyo tenor se especifique la legislación nacional garantizando el control de la autoridad marítima.*

*Artículo 7º.- El contrato de trabajo no deberá considerar disposiciones contrarias a la legislación nacional.*

## **TÍTULO III**

### **CONDICIONES GENERALES DEL TRABAJO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE**

## **CAPÍTULO I**

### **JORNADA LABORAL**

*Artículo 8º.- La duración normal laboral de trabajo de la gente de mar será 8 horas diarias.*

*Artículo 9º.- La Gente de Mar no deberá realizar una jornada superior a las 12/14 horas por periodo de 24 horas, incluyendo las extraordinarias en navegación o puerto, excepto:*

- a) En caso de fuerza mayor, salvaguardando la seguridad del buque o embarcación.*

*Artículo 10º.- El servicio de turno en la navegación no deberá extenderse a una duración superior a la 4 horas con un descanso de 8 horas.*

*Artículo 11º.- El descanso durante la navegación será aquel en que la Gente de Mar este libre de todo servicio, cuya duración no será menor de 10/12 horas diarias.*

*Artículo 12º.- El descanso semanal de jornada y media, durante la navegación será compensada con la totalidad de días de descanso al llegar a puerto.*

*Artículo 13º.- La Gente de Mar disfrutara de permisos anuales remunerados por un periodo no menor de 4 semanas al año, mismo que no podrá ser sustituido por una indemnización, salvo termino de la relación laboral.*

## ***CAPÍTULO II***

### ***JORNADA NOCTURNA***

*Artículo 14º.- Los marineros menores de 18 años no efectuaran trabajos durante horas de la noche, comprendido en el periodo de las 10 de la noche a las 6 de la mañana.*

### ***CAPÍTULO III***

#### ***DE LAS REMUNERACIONES***

*Artículo 15°.- La remuneración o salario de la navegación fluvial deberá ser regido de acuerdo a la LGT, mientras que en la navegación marítima se tomara parámetros de ninguna manera inferiores al costo de vida del área en que normalmente realiza la actividad mencionada.*

### ***CAPÍTULO IV***

#### ***BIENESTAR LABORAL***

*Artículo 16°.- Todo Armador debe tomar medidas necesarias para satisfacer las necesidades de la gente de mar a bordo del buque proveendo de medios y servicios indispensables y necesarios para la navegación.*

### ***TÍTULO IV***

#### ***PREVENCIÓN DE ACCIDENTES***

### ***CAPÍTULO I***

#### ***DISPOSICIONES GENERALES***

*Artículo 17°.- La prevención de accidentes y protección de la salud de la gente de mar, debe especificar medidas considerándose los aspectos de:*

- a) Estructura del buque*
- b) Las maquinas*

- c) *Equipos de carga y descarga*
- d) *Prevención y extinción de incendios*
- e) *Anclas y cadenas*
- f) *Equipo de protección personal para la gente de mar*

*Artículo 18°.- El armador deberá proveer de equipos de protección u otros dispositivos para la prevención de accidentes durante la navegación.*

*Artículo 19°.- La autoridad marítima mediante los organismos encargados deberá exigir lo necesario para el cumplimiento de las medidas de seguridad a bordo del buque o embarcación.*

## ***CAPÍTULO II***

### ***CONDICIONES DE HABITABILIDAD, SANITARIA E HIGIÉNICA***

*Artículo 20°.- El Armador será responsable del mantenimiento de las condiciones de habitabilidad, sanitarias e higiénicas adecuadas del buque o embarcación.*

## ***TÍTULO V***

### ***SEGURIDAD SOCIAL***

*Artículo 21°.- En caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar, el armador tendrá la responsabilidad de asumir las obligaciones del seguro social, salvo que el personal laboral estuviese bajo un régimen social determinado.*

*Artículo 21°.- Por naufragio, despido intempestivo la repatriación de la gente de*  
120 de 121

*mar deberá correr por parte del armador.*

*Artículo 22º.- La gente de mar tendrá el derecho en caso de incapacidad para trabajar (causada o no por accidente del trabajo) y vejez, a prestaciones en efectivo similares a de cualquier otro rubro.*

## **TÍTULO VI**

### **DISPOSICIONES FINALES**

*Artículo 23º.- El presente reglamento, se sujetara a la Ley General del Trabajo, Decreto Supremo N° 224 y Decreto Supremo N° 12684, guardando armonía para la seguridad jurídico-laboral con los recursos humanos auspiciado por la Política Marítima del Estado Boliviano.*

## **ABREVIATURAS**

<b>CONAPE</b>	<i>Consejo Nacional de Política Económica</i>
<b>CPE</b>	<i>Constitución Política del Estado</i>
<b>DGIMFLMM</b>	<i>Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustre y Marina Mercante</i>
<b>DMMN</b>	<i>Dirección de Marina Mercante Nacional</i>
<b>DS</b>	<i>Decreto Supremo</i>
<b>DL</b>	<i>Decreto Ley</i>
<b>LGT</b>	<i>Ley General del Trabajo</i>
<b>OIT</b>	<i>Organización Internacional del Trabajo</i>
<b>OMI</b>	<i>Organización Marítima Internacional</i>
<b>OMS</b>	<i>Organización Mundial de la Salud</i>
<b>RIBB</b>	<i>Registro Internacional Boliviano de Buques</i>

## GLOSARIO

- A bordo.-** *Indica el momento de embarque para la gente de un buque. Lo que esta en un buque se dice que esta a bordo de él. El que va en un barco va a bordo.*
- Abordaje.-** *Acción de abordar un barco a otro, especialmente con la intención de combatirlo. Pasando la gente del buque abordador al abordado, con armas a propósito para embestir al enemigo.*
- Absorbe.-** *Consumir enteramente. Dicho de una sustancia sólida: Ejercer atracción sobre un fluido con el que está en contacto, de modo que las moléculas de este penetren en aquella. Dicho de un tejido orgánico o de una célula: Recibir o aspirar materias externas a ellos, ya disueltas. Dicho de una entidad política o comercial: Asumir, incorporar a otra. Atraer a sí, cautivar. Absorber la atención.*
- Abuso.-** *Acción y efecto de abusar. Acto que ataca directa o indirectamente al interés general o las leyes y rebasa los marcos de la razón, la justicia y la equidad. De autoridad. El que comete un superior que se excede en el ejercicio de sus atribuciones con perjuicio de un inferior. De confianza. Infidelidad consistente en burlar o perjudicar a alguien que, por inexperiencia, afecto, bondad o descuido, le ha dado crédito. En derecho es circunstancia agravante de la responsabilidad penal. De derecho. Der. Ejercicio de un derecho en sentido contrario a su finalidad propia y con perjuicio ajeno. De posición dominante. Der. En el derecho de la competencia, actuación comercial prohibida, realizada en perjuicio de otras empresas o de los consumidores, que*

*se prevale de una situación de ventaja. De superioridad. Der. Circunstancia agravante determinada por aprovechar en la comisión del delito la notable desproporción de fuerza o número entre delincuentes y víctimas. Delito consistente en la realización de actos atentatorios contra la libertad sexual de una persona sin violencia o intimidación y sin que medie consentimiento.*

**Acuático.-** *Perteneciente o relativo al agua. Que vive en el agua.*

**Aleatoria.-** *Dependiente de algún suceso fortuito. Der. Dicese del contrato cuya obligación depende de un hecho futuro e incierto.*

**Ambiguo.-** *Que puede entenderse de de varios modos o admitir distintas interpretaciones. Incierto, dudoso. Dicho especialmente del lenguaje, que puede entenderse de varios modos o admitir distintas interpretaciones y dar, por consiguiente, motivo a dudas, incertidumbre o confusión. Dicho de una persona, que con sus palabras o comportamiento, vela o no define claramente sus actitudes u opiniones. Incierto, dudoso.*

**Ámbito.-** *Contorno o perímetro de un espacio o lugar. Espacio comprendido dentro de límites determinados. Espacio ideal configurado por las cuestiones y los problemas de una o varias actividades o disciplinas relacionadas entre sí.*

**Ampararse.-** *Prevenir de antemano. Valerse del favor o protección de alguno. Favorecer, proteger. Valerse del apoyo o protección de alguien o algo. Defenderse, guarecerse.*



- Antinomia.-*** *Contradicción entre dos preceptos legales. Contradicción entre dos principios racionales legales o entre leyes igualmente vigentes.*
- Armador.-*** *Persona o empresa que arma o dota un barco para su explotación comercial. Corsario, capitán o patrón de un buque o embarcación.*
- Arqueo.-*** *Acción de arquear una embarcación. Medir la cabida de una embarcación. Cabida de una embarcación.*
- Astillero.-*** *Establecimiento donde se construyen y reparan buques. Sus elementos más característicos son las gradas donde se realizan las construcciones navales y los diques secos, donde se hacen reparaciones.*
- Atracar.-*** *Arrimar unas embarcaciones a otras, o a tierra. Acercar, arrimar.*
- Balizamiento.-*** *Señal fija o flotante empleada para indicar las márgenes y los ejes de los canales navegables, peligros, naufragios y otros de interés para el navegante. Acción y efecto de balizar (pistas terrestres o rutas aéreas). Mar. Acción y efecto de balizar (un paraje en aguas navegables).*
- Barracas.-*** *Caseta o albergue construido toscamente y con materiales ligeros.*
- Bienestar.-*** *Conjunto de las cosas necesarias para vivir bien. Vida holgada o abastecida de cuanto conduce a pasarlo bien y con tranquilidad.*
- Coacción.-*** *Fuerza o violencia que se hace a alguien para obligarlo a que diga o ejecute algo. Der. Poder legítimo del derecho para imponer su*

*cumplimiento o prevalecer sobre su infracción.*

**Concreción.-** *Acción y efecto de concretar. Acumulación de partículas unidas para formar una masa.*

**Contrato.-** *Pacto o convenio, oral o escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas. Documento que recoge las condiciones de este convenio. Der. Contrato en el que una de las prestaciones consiste en un hecho fortuito o eventual. Der. El que hace nacer obligaciones recíprocas entre las partes. Der. Contrato bilateral en que las prestaciones recíprocas son determinadas y en este sentido se contraponen al contrato aleatorio. Der. El que se perfecciona por el solo consentimiento. Der. El que, a cambio de una remuneración, obliga a un profesional o a un empresario a promover y en su caso concluir, de forma continuada operaciones de comercio por cuenta y en nombre ajenos. Der. Contrato de arrendamiento de cosa. Der. El que obliga a ceder temporalmente un determinado bien a cambio de una participación en los beneficios generados por su explotación. Der. Compromiso de someter a la decisión de uno o varios árbitros la solución de una controversia presente o futura, que obliga a cumplir la resolución arbitral e impide conocer a los jueces y tribunales. Der. Aquel por el cual una persona se obliga a ejecutar una obra o prestar un servicio a otro mediante cierto precio.*

**Convicción.-** *Idea religiosa, ética o política a la que se está fuertemente adherido.*

**Convoy.-** *Escolta o guardia que se destina para llevar con seguridad y resguardo algo por mar o por tierra. Conjunto de los buques o*

*carruajes, efectos o pertrechos escoltados.*

***Cosmopolita.-*** *Dicho de una persona: Que considera todos los lugares del mundo como patria suya. Que es común a todos los países o a los más de ellos. Aplicase a la especie que se ha adaptado a los más variados ambientes y condiciones y puede vivir en los más diversos lugares.*

***Desheredado.-*** *Dícese del heredero forzoso que ha sido privado de su legítima. Pobre, que carece de medios de vida.*

***Detrimento.-*** *Destrucción leve o parcial. Pérdida, quebranto de la salud o de los intereses. Daño moral.*

***Dirimir.-*** *Deshacer, disolver, desunir. Ajustar, concluir una controversia. Resolver un litigio judicial o extrajudicial.*

***Enarbolar.-*** *Levantar en alto estandarte, bandera o cosa semejante, o algo con lo que se amenaza a otra persona.*

***Fonda.-*** *Servicio y conjunto de cámara, comedor y cocina de un buque mercante.*

***Fortuita.-*** *Casualmente, sin prevención ni premeditación.*

***Francobordo.-*** *Palabra inglesa usada para designar la reserva de flotabilidad de cada buque determinada por la línea de máxima carga fijada por alguna de las entidades oficiales clasificadoras. Francobordo distancia vertical medida a los costados del buque desde el borde superior de la línea que marca la cubierta hasta el centro del disco*

*de máxima carga.*

- Indivisible.-*** *Que no se puede dividir. Der. Dicho de una cosa: Que no admite división, ya por ser esta impracticable, ya porque impida o varíe sustancialmente su aptitud para el destino que tenía, ya porque desmerezca mucho con la división.*
- Instintiva.-*** *Que es obra, efecto o resultado del instinto, y no del juicio o de la reflexión. Conjunto de pautas de reacción que, en los animales, contribuyen a la conservación de la vida del individuo y de la especie. Móvil atribuido a un acto, sentimiento, etc., que obedece a una razón profunda, sin que se percate de ello quien lo realiza o siente. Facultad que permite valorar o apreciar ciertas cosas.*
- Investido.-*** *Carácter que se adquiere con la toma de posesión de ciertos cargos o dignidades.*
- Maestranza.-*** *Conjunto de los talleres y oficinas donde se construyen y recomponen los montajes para las piezas de los buques y sus pertrechos. Lugar donde se encuentran los obradores de maderas, cables, y otros efectos para los buques. Conjunto de oficinas y talleres análogos para la artillería y efectos movibles de los buques de guerra.*
- Mercante.-*** *Perteneciente al comercio marítimo, fluvial y lacustre, como marina, buque, navegación, capitán, etc.*
- Nafragio.-*** *Pérdida o ruina de la embarcación en el mar o en río o lago navegables. Pérdida grande; desgracia o desastre. Mar. Buque naufragado, cuya situación ofrece peligro para los navegantes.*

- Peculiaridad.-*** *Propio o privativo de cada persona o cosa.*
- Percepción.-*** *Acción y efecto de percibir. Sensación interior que resulta de una impresión material hecha en nuestros sentidos.*
- Periplo.-*** *Viaje o recorrido, por lo común con regreso al punto de partida.*
- Practicaje.-*** *Ejercicio de la profesión de piloto práctico. Mar. Derechos del práctico de puerto que pagan las embarcaciones. Mar. Fondo constituido en los puertos con el importe de arbitrios o derechos por servicios a la navegación, destinado a las atenciones de personal y material.*
- Principio.-*** *Primer instante del ser de algo. Punto que se considera como primero en una extensión o en una cosa. Base, origen, razón fundamental sobre la cual se procede discurrendo en cualquier materia. Causa, origen de algo. Cada una de las primeras proposiciones o verdades fundamentales por donde se empiezan a estudiar las ciencias o las artes. Norma o idea fundamental que rige el pensamiento o la conducta. Der. Principio jurídico en virtud del cual los ciudadanos y todos los poderes públicos están sometidos a las leyes y al derecho.*
- Privilegio.-*** *Exención de una obligación o ventaja exclusiva o especial que goza alguien por concesión de un superior o por determinada circunstancia propia. Documento en que consta la concesión de un privilegio. El que se da o concede mediante un pacto o convenio con el privilegiado. Derecho de goce exclusivo durante plazo fijo de un procedimiento industrial o de una fabricación que se implanta de*

*nuevo en un país. Derecho de aprovechar exclusivamente, por tiempo determinado, una producción o un procedimiento industrial hasta entonces no conocido o no usado.*

***Puerto.-*** *Lugar en la costa o en las orillas de un río que por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc. Mar. puerto en el que entran las embarcaciones forzadas por el mal tiempo.*

***Ribereño.-*** *Perteneciente o relativo a la ribera. Propio de ella. Se dice del dueño o morador de un predio contiguo al río.*

***Ultra mar.-*** *País o sitio que está de la otra parte del mar, considerado desde el punto en que se habla.*

# BIBLIOGRAFÍA

## LEYES

1. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Constitución Política del Estado, Ley 2650 de 13 de abril de 2004*
2. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley General del Trabajo, Decreto Ley de 24 de mayo de 1939, elevado a rango de Ley el 8 de diciembre de 1942*
3. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Reglamentario de la Ley General del Trabajo, Decreto Ley N° 16896 de 25 de julio de 1979*
4. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1570 de 12 de julio de 1994.*
5. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1953 de 18 de marzo de 1999.*
6. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1954 de 18 de marzo de 1999.*
7. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1955 de 18 de marzo de 1999.*
8. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1956 de 18 de marzo de 1999.*
9. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1957 de 18 de marzo de 1999.*
10. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1958 de 18 de marzo de 1999.*
11. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1959 de 18 de marzo de 1999.*
12. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Ley N° 1960 de 18 de marzo de 1999.*

## DECRETOS SUPREMO

1. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 12863 de 18 de julio de 1975.*
2. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 12864 de 18 de julio de 1975.*

3. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 12865 de 18 de julio de 1975.*
4. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 21549 de 6 de marzo de 1987.*
5. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 23484 de 29 de abril de 1993.*
6. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 25653 de 18 de enero de 2000.*
7. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 27230 de 31 de octubre de 2003.*
8. *REPÚBLICA DE BOLIVIA, Decreto Supremo N° 28130 de 16 de mayo de 2005.*

## **LIBROS Y TEXTOS**

1. *BERLINGIERI, FRANCESCO*  
*DERECHO MARÍTIMO*  
*Ed. Abeledo-Perrot,*  
*1982*
2. *BLAS SIMONE, OSVALDO*  
*COMPENDIO DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN*  
*Ed. Depalma*  
*1987*
3. *CABANELLAS, GUILLERMO*  
*LA CUESTIÓN SOCIAL Y LAS DOCTRINAS SOCIALES*  
*Tomo I*  
*Ed. Heliasta SRL*  
*1972*
4. *CABANELLAS, GUILLERMO*  
*TRATADO DE DERECHO LABORAL*



*Tomo I Volumen I, Tomo I Volumen 2 Parte General*

*Editorial Heliasta SRL*

*3ra. Edición*

1987

5. *DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO EL ATENEO*

*Librería, Editorial e Inmobiliaria El Ateneo Pedro García S.A.*

*Buenos Aires - Argentina*

*Segunda Edición*

1974

6. *EN HOMENAJE AL DR. JOSÉ DOMINGO RAY*

*ESTUDIOS DE DERECHO MARITIMO*

*Ed. LexisNexis Argentina SA.*

*Buenos Aires - Argentina*

*Ira. Edición*

2005

7. *GONZÁLES, RODOLFO A. – LEBRERO*

*MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACION*

*Ed. Depalma, Buenos Aires*

*4ta. Edición, ampliada y actualizada*

2000

8. *JIMÉNEZ SANJINES, P. RAÚL*

*LECCIONES DE DERECHO LABORAL*

*Tomo I, II*

*Librería Editorial Popular*

2001

9. *KELSEN, HANS*  
*LA TEORÍA PURA DEL DERECHO*  
*Ed. Libertad*  
*1981*
  
10. *LORD CHORLEY Y O.C. GILES*  
*DERECHO MARÍTIMO*  
*Ed. Casa Bosch*  
*1962*
  
11. *MONTESQUIEU (CARLOS LUÍS DE SECONDAT)*  
*EL ESPÍRITU DE LAS LEYES*  
*Ed. Libertad Volumen 1*  
*Ed. Claridad SA, distribuidora*
  
12. *MOSCOSO DELGADO, JAIME*  
*INTRODUCCIÓN AL DERECHO*  
*Librería Editorial Juventud*  
*6ta. Edición*
  
13. *NACIONES UNIDAS*  
*EL DERECHO DEL MAR*  
*Texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar*  
*(Fotostática)*  
*1984, Nueva York*
  
14. *ROMERO BASALDUA, LUÍS*  
*DERECHO MARÍTIMO*  
*Ed. Córdova, Marco Lerner*

*2da. Edición*

*1996*

15. *TREDINNICK, FELIPE*

*DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO Y RELACIONES INTERNACIONALES*

*Ed. Los Amigos del Libro*

*3ra. Edición*

*2000*

16. *VÁZQUEZ, PODETTI, MANZINI,*

*TRATADO DE DERECHO DEL TRABAJO*

*Tomo I*

*Ed. Astrea*

*1982*

17. *VALDERRAMA, JOEL*

*EL DERECHO DE BOLIVIA AL MAR*

*Ed. Andina*

*1986*

## **PRENSA ESCRITA**

1. *Suplemento Periódico “PRESENCIA”, 14 de febrero de 1979*

2. *Suplemento Periódico “PRESENCIA”, 26 de mayo de 1979*

3. *Suplemento Periódico “EL DIARIO”, 6 de agosto de 1996*

4. *Suplemento Periódico “EL DIARIO”, 14 de febrero de 2004*

5. *Suplemento Periódico “LA RAZON”, 23 de marzo de 2004*

6. *Suplemento Zoom Periódico “LA RAZON”, de fecha 14 de febrero de 2004*
7. *Suplemento Escape Periódico “LA RAZON”, de fecha 7 de mayo de 2006*

## **PÁGINAS WEB**

1. *//216.66.18.54/fab-extraoficial/FNB/FNBhistoria3.htm*
2. *//apuntes.rincondelvago.com/codigo-del-trabajo-de-chile.html*
3. *//apuntes.rincondelvago.com/derecho-laboral.html*
4. *//buscador.rincondelvago.com/derecho+laboral*
5. *//cinu.org.mx/temas/Derint/dermar.htm*
6. *//es.wikipedia.org/wiki/armada\_argentina*
7. *//es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%Ada:Derecho\_mar%C3%ADtimo*
8. *//es.wikipedia.org/wiki/Categor%C3%Ada:Historia\_del\_Derecho*
9. *//es.wikipedia.org/wiki/Derecho\_laboral*
10. *//es.wikipedia.org/wiki/Derecho\_romano*
11. *//es.wikipedia.org/wiki/OMI*
12. *//ibce.org.bo/ComExt/comex140A.htm#Contenido*
13. *//learning-itcilo.org/ilo/jur/es/bibl/GB-290-8-sp.pdf*
14. *//listas.rcp.net.pe/pipermail/oannes/20060302/000123.html*
15. *//noticias.juridicas.com/base\_datos/index.html*
16. *//Premium.vlex.com/doctrina/Trabajo-Revista-OIT/Gente-mar-pide-socorro-Puede-OIT-OMI-rescatar-genrte-mar-abandonada/2100-118972,01.html*
17. *//sabanet.unisabana.edu.co/derecho/dprivado/colectivo/colectivo.html*
18. *//usuarios.lycos.es/tododerecho/*
19. *//www..onsa.org.ve/omi.shtml*
20. *//www.abogadosleyesmaritimas.com/maritime-law.asp*
21. *//www.amazonia.bo/amazonia\_bo.php?ID\_contenido=75?&opcion=detalle\_repor*
22. *//www.antorcha.net/biblioteca\_virtual/derecho/teorias\_derecho/stammler.html#in dice*

23. [//www.armada.gub.uy/pdf/convenios\\_oit\\_gente\\_de\\_mar.pdf](http://www.armada.gub.uy/pdf/convenios_oit_gente_de_mar.pdf)
24. [//www.armada.mil.bo](http://www.armada.mil.bo)
25. [//www.armada.mil.co/index.php?idcategoria=89276&](http://www.armada.mil.co/index.php?idcategoria=89276&)
26. [//www.bibliojuridica.org/libros/libro.htm?I=233](http://www.bibliojuridica.org/libros/libro.htm?I=233)
27. [//www.caf.com/attach/8/default/Decreto12683Politicadenavegacion.pdf](http://www.caf.com/attach/8/default/Decreto12683Politicadenavegacion.pdf)
28. [//www.cedepesca.org.ar/canvencion\\_derechos\\_del-mar.htm](http://www.cedepesca.org.ar/canvencion_derechos_del-mar.htm)
29. [//www.cinterfor.org.uy/public/spanish/region/ampro/cinterfor/temas/gender/nov/prensa08/muj\\_mar.htm](http://www.cinterfor.org.uy/public/spanish/region/ampro/cinterfor/temas/gender/nov/prensa08/muj_mar.htm)
30. [//www.derecho.uba.ar/](http://www.derecho.uba.ar/)
31. [//www.derechomaritimo.com.ve](http://www.derechomaritimo.com.ve)
32. [//www.derechomaritimo.com.ve/index.php?option=com\\_content&task=view&id=26&Itemid=1](http://www.derechomaritimo.com.ve/index.php?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=1)
33. [//www.derechomaritimo.info/](http://www.derechomaritimo.info/)
34. [//www.derechomaritimo.info/pagina.oit.htm](http://www.derechomaritimo.info/pagina.oit.htm)
35. [//www.derechomaritimo.info/pagina/enartop/.htm](http://www.derechomaritimo.info/pagina/enartop/.htm)
36. [//www.derechomaritimo.info/pagina/oit.htm](http://www.derechomaritimo.info/pagina/oit.htm)
37. [//www.derechomaritimo.info/pagina/oit.htm](http://www.derechomaritimo.info/pagina/oit.htm)
38. [//www.directemar.cl/dai/Temas\\_OMI/indice.htm](http://www.directemar.cl/dai/Temas_OMI/indice.htm)
39. [//www.directemar.cl/reclamar/w\\_juridico/der\\_marit.htm](http://www.directemar.cl/reclamar/w_juridico/der_marit.htm)
40. [//www.elmarboliviano.cjb.net](http://www.elmarboliviano.cjb.net)
41. [//www.es.catholic.net/empresarioscatolicos/465](http://www.es.catholic.net/empresarioscatolicos/465)
42. [//www.ewtn.com/library/papaldoc/spanish/motupropio/Stella-maris17031999.htm](http://www.ewtn.com/library/papaldoc/spanish/motupropio/Stella-maris17031999.htm)
43. [//www.ewtn.com/vnews/getstory.asp?number=69494](http://www.ewtn.com/vnews/getstory.asp?number=69494)
44. [//www.ewtn.com/vnews/sp\\_share\\_story.asp?headline](http://www.ewtn.com/vnews/sp_share_story.asp?headline)
45. [//www.fct.ccoo.es/formavcion/marina\\_mercante/marina\\_mercantee.pdf](http://www.fct.ccoo.es/formavcion/marina_mercante/marina_mercantee.pdf)
46. [//www.fortunecity.es/metal/empleo/53/bolivia/geogesp.html](http://www.fortunecity.es/metal/empleo/53/bolivia/geogesp.html)
47. [//www.geocities.com/boliviafab/FNBHISTORIA.htm](http://www.geocities.com/boliviafab/FNBHISTORIA.htm)
48. [//www.geocities.com/bolivian/legisla.htm](http://www.geocities.com/bolivian/legisla.htm)
49. [//www.histamar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Bolivia/ArmadaBoliviana-1.htm](http://www.histamar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Bolivia/ArmadaBoliviana-1.htm)

50. [//www.iadb.org/intal/tratados/cuencaplata1.htm](http://www.iadb.org/intal/tratados/cuencaplata1.htm)
51. [//www.ilo.mirror.cornell.edu/public/spanish/support/publ/xttextmar.htm](http://www.ilo.mirror.cornell.edu/public/spanish/support/publ/xttextmar.htm)
52. [//www.ilo.org/dyn/decaéis/DECLARATIONWEB.DOWNLOAD\\_BLOB?.verdocumentID=2730](http://www.ilo.org/dyn/decaéis/DECLARATIONWEB.DOWNLOAD_BLOB?.verdocumentID=2730)
53. [//www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C134](http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C134)
54. [//www.ilo.org/public/spanish/bureau/inf/pv/2006/4.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/inf/pv/2006/4.htm)
55. [//www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/briefing/25\\_4s.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/briefing/25_4s.htm)
56. [//www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/papers/medsp/medsp2.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/papers/medsp/medsp2.htm)
57. [//www.ilo.org/public/spanish/index.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/index.htm)
58. [//www.ilo.org/public/spanish/Standard/norm/whatare/standards/marit1.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/Standard/norm/whatare/standards/marit1.htm)
59. [//www.ilo.org/public/spanish/Standard/norm/whatare/standards/marit1.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/Standard/norm/whatare/standards/marit1.htm)
60. [//www.ilo.org/public/spanish/standards/norm/inulzatore/index.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/standards/norm/inulzatore/index.htm)
61. [//www.ilo.org/public/spanish/support/publ/xttextle.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/support/publ/xttextle.htm)
62. [//www.imo.org/home.asp](http://www.imo.org/home.asp)
63. [//www.imo.org/includes/blast\\_bindoc.asp?doc\\_id=1056&Format=PDF](http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1056&Format=PDF)
64. [//www.inea.gov.ve/otras/codigo:pbip\\_pdf/ISPS.PDF+omi&hl=es&gl=bo&ct=clnk&cd=39](http://www.inea.gov.ve/otras/codigo:pbip_pdf/ISPS.PDF+omi&hl=es&gl=bo&ct=clnk&cd=39)
65. [//www.lexjuridica.com/cat.php?cat=22](http://www.lexjuridica.com/cat.php?cat=22)
66. [//www.libreradenautica.com/subfamilias/organización\\_maritima\\_internatcional\\_OMI.html](http://www.libreradenautica.com/subfamilias/organización_maritima_internatcional_OMI.html)
67. [//www.losrecursoshumanos.com/derecho-laboral.htm](http://www.losrecursoshumanos.com/derecho-laboral.htm)
68. [//www.mgar.net/mar/leyes.htm](http://www.mgar.net/mar/leyes.htm)
69. [//www.monografias.com/Derecho/index.shtml](http://www.monografias.com/Derecho/index.shtml)
70. [//www.monografias.com/trabajos/dcholaboral/dcholaboral.shtml](http://www.monografias.com/trabajos/dcholaboral/dcholaboral.shtml)
71. [//www.monografias.com/trabajos16/armamento\\_maritimo/armamento-maritimo.shtml](http://www.monografias.com/trabajos16/armamento_maritimo/armamento-maritimo.shtml)
72. [//www.noticias.info/asp/aspcomunicados.asp?id=144686](http://www.noticias.info/asp/aspcomunicados.asp?id=144686)
73. [//www.nuestromar.org/servicios/legislación/legislación\\_laboral\\_oit](http://www.nuestromar.org/servicios/legislación/legislación_laboral_oit)
74. [//www.offnews.info/verArticulo.php?contenidoID=3067](http://www.offnews.info/verArticulo.php?contenidoID=3067)

75. [//www.offnews.info/verSeccion.php?seccionID=7](http://www.offnews.info/verSeccion.php?seccionID=7)
76. [//www.oit.org.pe/portal/index.php](http://www.oit.org.pe/portal/index.php)
77. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=ARG&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=ARG&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
78. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=BRA&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=BRA&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
79. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=CHL&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=CHL&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
80. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=COL&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=COL&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
81. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=ECU&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=ECU&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
82. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=PER&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=PER&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
83. [//www.oit.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?P\\_lang=es&country=PPY&p\\_classification=18&p\\_origin=SUBJECT](http://www.oit.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?P_lang=es&country=PPY&p_classification=18&p_origin=SUBJECT)
84. [//www.oit.org/dyn/natlex\\_browse.subject?p\\_lang=es&p\\_classification=18.09](http://www.oit.org/dyn/natlex_browse.subject?p_lang=es&p_classification=18.09)
85. [//www.pescaypuertos.com.ar/20060301\\_oit\\_convenio.html](http://www.pescaypuertos.com.ar/20060301_oit_convenio.html)
86. [//www.proyectobarloa.org/publicaciones/CONVENIOS/C164](http://www.proyectobarloa.org/publicaciones/CONVENIOS/C164)
87. [//www.redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/181/18100305.pdf](http://www.redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/181/18100305.pdf)
88. [//www.ribb.gov.bo](http://www.ribb.gov.bo)
89. [//www.seic.gov.do/marmerc/CONVOIT.htm](http://www.seic.gov.do/marmerc/CONVOIT.htm)
90. [//www.tierramerica.net/2003/1118/noticias1.shtml](http://www.tierramerica.net/2003/1118/noticias1.shtml)
91. [//www.todoelderecho.com/](http://www.todoelderecho.com/)
92. [//www.todoelderecho.com/Apuntes/index.htm](http://www.todoelderecho.com/Apuntes/index.htm)
93. [//www.todoelderecho.com/Apuntes/laboral/apunteslaboral.htm](http://www.todoelderecho.com/Apuntes/laboral/apunteslaboral.htm)
94. [//www.todoelderecho.com/SeccionInternacional/bibliotecas.htm](http://www.todoelderecho.com/SeccionInternacional/bibliotecas.htm)
95. [//www.todoelderecho.com/Tratados/oit.htm](http://www.todoelderecho.com/Tratados/oit.htm)
96. [//www.tsj.gov.ve/information/notasprensa/notasprensa.asp?codigo=3418](http://www.tsj.gov.ve/information/notasprensa/notasprensa.asp?codigo=3418)

97. [//www.ua.es/es/servicios/juridico/derechomarit.htm](http://www.ua.es/es/servicios/juridico/derechomarit.htm)
98. [//www.ua.es/es/servicios/juridico/derechomarit.htm](http://www.ua.es/es/servicios/juridico/derechomarit.htm)
99. [//www.ua.es/es/servicios/juridico/derlaboral.htm](http://www.ua.es/es/servicios/juridico/derlaboral.htm)
100. [//www.ucab.edu.ve/prensa/ucabista/dic-2000/p23.htm](http://www.ucab.edu.ve/prensa/ucabista/dic-2000/p23.htm)
101. [//www.ugm.cl/pacifico/monograf/educion.htm](http://www.ugm.cl/pacifico/monograf/educion.htm)
102. [//www.un.org/spanish/law/](http://www.un.org/spanish/law/)
103. [//www.un.org/Spanish/News/fullstorynews.asp?.newsID=6351&criteria1=trabajadores&criteria2=](http://www.un.org/Spanish/News/fullstorynews.asp?.newsID=6351&criteria1=trabajadores&criteria2=)
104. [//www.un.org/Spanish/news/fullstorynews.asp?newsID=6242&criteria1=trabajadores](http://www.un.org/Spanish/news/fullstorynews.asp?newsID=6242&criteria1=trabajadores)
105. [//www.vatican.va/holy\\_father/john\\_paul\\_ii/motu\\_propio/documents/hf\\_jp-ii\\_motu-propio\\_17031999-stella-maris\\_sp.html](http://www.vatican.va/holy_father/john_paul_ii/motu_propio/documents/hf_jp-ii_motu-propio_17031999-stella-maris_sp.html)
106. [//www.vitalis.net/LOEA.htm](http://www.vitalis.net/LOEA.htm)
107. [//www.vlex.com/](http://www.vlex.com/)
108. [//www.wikilearning.com/derecho\\_laboral-wkpk-2-242.htm](http://www.wikilearning.com/derecho_laboral-wkpk-2-242.htm)
109. [//www.zenit.org/Spanish/visualizza.phtml?.sid=27483](http://www.zenit.org/Spanish/visualizza.phtml?.sid=27483)
110. [//www1.universia.net/catalogaXXI/C10010PPVEIII/E157936/index.html](http://www1.universia.net/catalogaXXI/C10010PPVEIII/E157936/index.html)
111. [//www3.ilo.org/public/spanish/protection/safework/cis/oshworld/ilostd/index.htm](http://www3.ilo.org/public/spanish/protection/safework/cis/oshworld/ilostd/index.htm)
112. [//www-derecho.unex.es/biblioteca/dermar.htm](http://www-derecho.unex.es/biblioteca/dermar.htm)
113. [//www-derecho.unex.es/cgi-bin/htsearch](http://www-derecho.unex.es/cgi-bin/htsearch)
114. [//www-ilo-mirror.cornell.edu/public/spanish/support/publ/textmar.htm](http://www-ilo-mirror.cornell.edu/public/spanish/support/publ/textmar.htm)
115. [//xankaisen.blogspot.com/2006/06/la-lucha-por-el-derecho.html](http://xankaisen.blogspot.com/2006/06/la-lucha-por-el-derecho.html)



# **A N E X O S**



REPÚBLICA DE BOLIVIA  
MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES  
Y AERONAUTICA CIVIL

**DECRETO SUPREMO N° 12683**

*Grat. Hugo Banzer Suárez*  
**Presidente de la República**

**CONSIDERANDO:**

*Que el desarrollo y expansión de la navegación fluvial, lacustre y marítima del país, hace necesaria la vigencia de un conjunto de principios y normas destinadas a orientar la posición del Supremo Gobierno en esta materia;*

*Que la Fuerza Naval Boliviana ha elaborado un proyecto de "Política de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima" para cumplir dicha finalidad;*

**EN CONSEJO DE MINISTROS,**

**DECRETA :**

**ARTÍCULO 1°.-** Apruébase el documento intitulado "POLITICA DE NAVEGACION, FLUVIAL, LACUSTRE Y MARITIMA" formulado por la Fuerza Naval Boliviana, en sus 6 Capítulos y 49 Artículos.

*Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de julio de mil novecientos sesenta y cinco años.*

**FDO. GRAL. HUGO BANZER SUARES**

*Fdo. Alberto Guzmán Soriano*

*Fdo. Juan Pereda Asbún*

*Fdo. René Bernal Escalante*  
*Fdo. Juan Lechín Suarez*  
*Fdo. Víctor Castillo Suárez*  
*Fdo. Waldo Bernal Pereira*  
*Fdo. Julio Trigo Ramírez*  
*Fdo. Víctor Gonzáles Fuentes*  
*Fdo. Mario Vargas Salinas*  
*Fdo. José Antonio Zelaya*  
*Fdo. Alberto Natusch Busch*  
*Fdo. Guillermo Jiménez Gallo*  
*Fdo. Jorge Torres Navarro*  
*Fdo. Walter Nuñez Ribero*

# **POLÍTICA DE NAVEGACIÓN FLUVIAL, LACUSTRE Y MARÍTIMA DEL ESTADO BOLIVIANO**

## ***TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES***

*Art. 1º.- El Estado adopta como política de navegación Fluvial, Lacustre y Marítima el conjunto de principios y normas que contempla el presente Decreto, los cuales servirán de base para orientar la posición del Gobierno en esta materia, sin perjuicio de su actualización conforme al desarrollo que experimente la navegación nacional e internacional.*

*Se declara, tanto por razones de seguridad nacional, de integración física y vinculación política, así como por necesidades de lograr un ritmo acelerado de desarrollo socioeconómico del país, que la navegación Fluvial, Lacustre y Marítima es un objetivo fundamental que debe ser realizado plenamente por el Estado Boliviano.*

*Art. 2º.- La Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima es un objetivo fundamental e impostergable del Estado Boliviano, cuya realización permitirá afianzar y consolidar la Soberanía Nacional sobre las aguas interiores e internacionales de la República, correspondientes a las Cuencas Hidrográficas que formen parte del Territorio Nacional.*

*Art. 3º.- La Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima deberá contribuir a la integración física de las diferentes regiones geográficas del país al desarrollo socioeconómico de la Navegación y a la expansión del comercio interno e internacional.*

*Art. 4º.- El Estado Boliviano creará la Marina Mercante Nacional con capacidad de transporte y medios técnicos adecuados, para prestar servicios tanto en aguas nacionales e internacionales, como en la navegación de ultramar.*

*Art. 5º.- La Política Fluvial y Marítima del Estado, será orientada y conducida en función de la seguridad nacional, y tomando en consideración el objetivo vital de la reintegración marítima de Bolivia.*

*Art. 6º.- La navegación Fluvial, Lacustre y Marítima se considera un servicio público cuya función principal está determinada por el interés nacional.*

*Art. 7º.- La navegación Fluvial, Lacustre y Marítima se regirá por la Legislación Nacional de Convenios Internacionales en los que Bolivia sea parte.*

*Art- 8º.- Las empresas de navegación comercial y la Fuerza Nacional Boliviana, coordinarán sus planes y programas de navegación mercantil en la Dirección General de la Marina Mercante Nacional.*

## **TITULO SEGUNDO**

### **NAVEGACIÓN COMERCIAL**

*Art. 9º.- La Navegación comercial se desarrollará mediante un amplio apoyo del Estado, por intermedio de la Dirección General de la Marina Mercante, que a tal objeto orientará e incentivará la iniciativa privada.*

*Art. 10º.- La Fuerza Naval Boliviana a través de la Dirección General de las capitanías de Puerto, tendrá a su cargo el control de la Navegación, con miras a asegurar la preservación de vías y bienes de las aguas.*

*Art. 11º.- Esta navegación comercial entre puertos nacionales de la República, se efectuará exclusivamente, por embarcaciones nacionales, pudiendo el Poder Ejecutivo, autorizar esta navegación a naves extranjeras.*

*Art. 12°.- La navegación comercial deberá tomar la capacidad necesaria para responder a las necesidades públicas de transporte, en estrecha relación con la demanda.*

*Art. 13°.- La Navegación comercial propenderá a desarrollarse, a fin de extenderse hacia nuevas vías navegables, tanto internas como internacionales.*

*Art. 14°.- La autoridad encargada de regular la actividad comercial en relación con la navegación fluvial, lacustre, y marítima es la Dirección de la Marina Mercante Nacional, la cual establecerá y autorizará el plan de rubros, a fin de vincular por vía acuática los diferentes puntos de territorio nacional y de éstos con el exterior en la forma más amplia posible.*

*Art. 15°.- Los servicios internos regulares de comunicación por agua, deberán asegurarse, mediante un número suficiente de embarcaciones, dotadas de las características técnico-operativas adecuadas para cada región.*

*Art. 16°.- Las embarcaciones de la Marina Mercante Nacional serán renovadas periódicamente, a fin de garantizar un servicio cada vez más cómodo y seguro y mantener la navegación en el nivel que demanda el adelanto tecnológico.*

*Art. 17°.- La Dirección General de la Marina Mercante determinará el número de tipo de servicios que prestarán las embarcaciones en las diferentes rutas navegables del país.*

*Art. 18°.- Los armadores, sean personas físicas o jurídicas, deberán contar con el capital suficiente, compatible con las necesidades del servicio que se proponen explotar, a fin de asegurar su permanencia y continuidad.*

*Art. 19°.- Las rutas de navegación comercial serán determinadas teniendo en cuenta el objetivo de desarrollo socio-económico del país, la integración interna e internacional, la seguridad nacional y los intereses del Estado, de los armadores y de los usuarios.*

*Art. 20°.- Los transportadores no regulares sólo podrán operar:*

*a) Cuando el transporte no regular se efectúa debido a que los explotadores de servicios regulares no puedan satisfacer momentáneamente la demanda; y*

*b) Siempre que la explotación del servicio no regular, no configure un servicio regular.*

*Art. 21°.- Se evitará la competencia perjudicial entre los servicios internos no regulares, y de éstos con los servicios regulares.*

*Art. 22°.- Los explotadores de servicios no regulares contarán con capital suficiente que permita la prestación del servicio en condiciones satisfactorias.*

*Art. 23°.- Las tarifas se fijarán de acuerdo con la política general de navegación que debe ser socialmente justa y económicamente productiva, tomando en cuenta los intereses del Estado, de los armadores y de los usuarios.*

*Art. 24°.- Las tarifas serán aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante, debiendo ser observadas en forma estricta y no podrán modificarlas sin su autorización.*

*Art. 25°.- El Estado se reserva el derecho a transportar en embarcaciones nacionales por lo menos el 50% de la carga de exploración e importación que salga o ingrese al país por vía acuática.*

*Art. 26°.- La concesión del Pabellón Nacional a barcos extranjeros, o el*

*fletamiento, estará sujeta a las disposiciones que señale la Dirección General de la Marina Mercante, tomando en cuenta el interés del Estado de organizar flota mercante de navegación marítima.*

*Art. 27°.- El Poder Ejecutivo creará la Escuela de Enseñanza Náutica para la formación profesional de los miembros de la Marina Mercante Nacional en todas sus jerarquías, que funcionará bajo la dependencia y tuición de la Fuerza Naval Boliviana.*

*Art. 28°.- El Poder Ejecutivo propiciará la concertación de acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales para promover la expansión de la navegación, conforme a los intereses del país.*

*Art. 29°.- El Poder Ejecutivo tramitará por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, la adhesión de Bolivia a los convenios internacionales, cuya vigencia, respecto a nuestro país, sea necesaria para asegurar la navegación marítima de buques nacionales.*

*Se prestará, asimismo, adhesión a las organizaciones intencionales en cuyo seno se tratan los asuntos relacionados con la navegación.*

*Art. 30°.- Las tarifas de correo fluvial y marítimo deberán ser aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante, tomando en consideración en el correo marítimo los convenios internacionales vigentes sobre la materia.*

*Art. 31°.- Los horarios de zarpe de las embarcaciones serán aprobadas por la Dirección General de Marina Mercante y controlados, en su cumplimiento, por las Capitanías de puerto, a fin de garantizar un tráfico regular.*

*Art. 32°.- Para la mejor aplicación del artículo anterior se proporcionará un*



*entendimiento entre los explotadores de una misma ruta o tramo de ruta.*

### **TITULO TERCERO**

#### **SERVICIO DE TRANSPORTE DE LA FUERZA NAVAL BOLIVIANA**

*Art. 33°.- La Fuerza Naval Boliviana se rige por las disposiciones contempladas en la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación.*

*Art. 34°.- Las actividades de la Fuerza Naval Boliviana que se relacionen directa e indirectamente con la navegación comercial, serán objeto de coordinación con la Dirección General de la marina Mercante Nacional.*

*Art. 35°.- Conforme a su finalidad principal, las embarcaciones de la Fuerza Naval Boliviana cumplirán la misión de seguridad, patrullaje y apoyo logístico a las unidades de las Fuerzas Armadas. Sin embargo, según las necesidades de integración física, vinculación territorial y desarrollo socio-económico del país, podrán efectuar la explotación de rutas de navegación comercial, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la Legislación Fluvial, Lacustre y Marítima vigente.*

*Art. 36°.- El servicio de transporte de la Fuerza Naval Boliviana coordinará permanentemente con los organismos civiles competentes, la acción y actividad que sea necesaria para precautelar la seguridad nacional.*

*Art. 37°.- La Fuerza Naval Boliviana realizará servicios de transporte a regiones desvinculadas, sin perseguir fines de lucro.*

### **TITULO CUARTO**

#### **OBRAS PORTUARIAS E INSTALACIONES DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN**

*Art. 38°.- El Poder Ejecutivo podrá solicitar asistencia técnica y financiera a los*

*Organismos Internacionales de carácter mundial o regional a fin de realizar estudios y ejecutar las obras necesarias para el desarrollo y fomento a la navegación Fluvial, Lacustre y Marítima.*

*Art. 39°.- El Estado a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, planificará la construcción de los puertos sobre vías fluviales, lacustres y marítimas del país, a fin de asegurar una adecuada infraestructura que se la base para el desarrollo del transporte por agua interno e internacional y para la defensa nacional.*

*Art. 40°.- La Fuerza Naval Boliviana, a través del Servicio de Hidrografía Naval, tiene la misión específica de realizar los levantamientos hidrográficos de todas las cuencas hidrográficas del país, así como la instalación de faros, balizas, señales ópticas, acústicas y electrónicas destinadas a brindar ayuda a la navegación.*

## **TITULO QUINTO**

### **INDUSTRIA NAVAL**

*Art. 41°.- El Estado fomentará y estimulará la industria naviera en general. Los astilleros dedicados a la industria naviera serán objeto de autorización y control de la Dirección General de Capitanías en Puerto.*

## **TITULO SEXTO**

### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

*Art. 42°.- Las rutas, frecuencias, horarios y tarifas de servicios regulares y de fomento a cargo de la Fuerza Naval Boliviana, se aprobarán por la Dirección General de la Marina Mercante Nacional.*

*Art. 43°.- A fin de lograr una sólida conciencia Fluvial y Marítima, el Estado*

*promoverá el estudio y la investigación de los problemas que se refieren al aprovechamiento de los recursos del mar y del Decreto Marítimo en general. Asimismo, deberán intensificarse los estudios sobre uso y aprovechamiento de recursos hídricos internos e intencionales.*

*Art. 44°.- El Supremo gobierno atenderá los presupuestos destinados al funcionamiento de la Dirección General de la Marina Mercante y de otras entidades que se pudieran establecer para servir al normal desenvolvimiento y desarrollo de la navegación Fluvial, Lacustre y Marítima.*

*Art. 45°.- La Escuela de Aplicación Naval y la Escuela de Estado mayor Naval, contemplarán en sus planes y programas de enseñanza, las materias que sean necesarias para el perfeccionamiento de la legislación fluvial, lacustre y marítima.*

*Art. 46°.- El Gobierno realizará gestiones diplomáticas tendientes a lograr que los convenios bilaterales vigentes sobre navegación, satisfagan los propósitos y objetivos enunciados en la presente Ley.*

*Art. 47°.- El Estado prestará apoyo y colaboración para la creación de empresas de navegación fluvial, lacustre y marítima nacionales, como asimismo, la de empresas binacionales y multinacionales, dentro de los acuerdos de integración regional o subregional.*

*Art. 48°.- Las delegaciones que acredite el Gobierno a las conferencias sobre derecho del mar, o relativas a la navegación fluvial, marítima y el aprovechamiento energético, industrial o agrícola de los recursos hídricos, auspiciados por organizaciones mundiales, regionales o subregionales, o que se realicen a nivel bilateral, deberán constar por lo menos con un representante de la Fuerza Naval Boliviana.*

*Art. 49°.- El Comando de la Fuerza Naval Boliviana seleccionará el número de Oficiales que estime conveniente, a fin de que se especialicen en Legislación Marítima y materias afines, haciendo uso de las becas que sobre estos temas pongan a disposición del Supremo Gobierno, las Organizaciones Internacionales, las Instituciones privadas o los gobiernos de los países amigos.*



**REPÚBLICA DE BOLIVIA  
MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES  
Y AERONAUTICA CIVIL**

**DECRETO SUPREMO N° 12684**

*Grat. Hugo Banzer Suárez*

**Presidente de la República**

**CONSIDERANDO:**

*Que, con la finalidad de dotar al país de un conjunto orgánico y sistemático de disposiciones legales destinado a regular la navegación fluvial, lacustre y marítima, que comprenda las normas, principios e instituciones universalmente aceptadas sobre la materia, la Fuerza Naval Boliviana ha elaborado un proyecto de Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima.*

*Que, el referido proyecto interpreta la realidad nacional y la aspiración de ampliar la navegación hacia el ámbito externo, haciendo que nuestro país ejerza los derechos que le corresponden, en orden a la navegación marítima.*

*Que, la expansión del transporte acuático contribuirá de modo positivo al desarrollo socio-económico del país, para lo cual es imperioso contar con el instrumento legal que promueva este objetivo:*

**EN CONSEJO DE MINISTROS,**

**DECRETA :**

*Art. 1° Apruébase la Ley de Navegación Fluvial, Lacustre y Marítima elaborada por la Fuerza Naval Boliviana, en sus 10 Títulos y 130 Artículos*

*Art. 2° La Fuerza Naval Boliviana organizará una comisión encargada de proyectar los reglamentos que hagan viable la aplicación de la referida Ley.*

*Los señores Ministro de Estado en los Despachos de Defensa Nacional y la Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.*

*Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de julio de mil novecientos sesenta y cinco años.*

***Fdo. GRAL. HUGO BANZER SUARES***

*Fdo. Alberto Guzmán Soriano*

*Fdo. Juan Pereda Asbún*

*Fdo. René Bernal Escalante*

*Fdo. Juan Lechín Suarez*

*Fdo. Víctor Castillo Suárez*

*Fdo. Waldo Bernal Pereira*

*Fdo. Julio Trigo Ramírez*

*Fdo. Víctor Gonzáles Fuentes*

*Fdo. Mario Vargas Salinas*

*Fdo. José Antonio Zelaya*

*Fdo. Alberto Natusch Busch*

*Fdo. Guillermo Jiménez Gallo*

*Fdo. Jorge Torres Navarro*

*Fdo. Walter Nuñez Ribero*



**REPÚBLICA DE BOLIVIA  
MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES  
Y AERONAUTICA CIVIL**

**DECRETO SUPREMO N° 12685**

*Grat. Hugo Banzer Suárez*  
**Presidente de la República**

**CONSIDERANDO:**

*Que, es necesario crear un organismo encargado de observar el cumplimiento de los principios que contempla la política de navegación fluvial, lacustre y marítima del país:*

*Que, el referido Organismo debe sentar fundamentalmente las bases para el establecimiento de compañías nacionales, extranjeras o mixtas, destinadas a la navegación marítima, de conformidad con los propósitos y objetivos que atenta el Supremo Gobierno de la Nación;*

*Que, la Fuerza Naval Boliviana, ha elaborado un proyecto de Ley General de la Marina Mercante Nacional;*

**EN CONSEJO DE MINISTROS:**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º.-** Apruébese la Ley de Creación de la Dirección General

*de la Marina Mercante Nacional en sus 8 artículos, como Organismo dependiente del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.*

*Los señores Ministros de Estado, en los Despachos de Defensa Nacional y de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.*

*Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de Julio de mil novecientos setenta y cinco años.*

**FDO. GRAL HUGO BANZER SUAREZ**

*Fdo. Alberto Guzmán Soriano*

*Fdo. René Bernal Escalante*

*Fdo. Víctor Castillo Suarez*

*Fdo. Waldo Bernal Pereira*

*Fdo. Víctor Gonzáles Fuentes*

*Fdo. José Antonio Zelaya*

*Fdo. Guillermo Jiménez Gallo*

*Fdo. Juan Pereda Asbún*

*Fdo. Juan Lechín Suarez*

*Fdo. Walter Núñez Rivero*

*Fdo. Julio Trigo Ramírez*

*Fdo. Mario Vargas Salinas*

*Fdo. Alberto Natusch Busch*

*Fdo. Jorge Torrez Navarro*



## **LEY DE CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL**

*Art. 1°.- Créase la Dirección General de la Marina Mercante Nacional, como un Organismo dependiente del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, teniendo como objetivos fundamentales dirigir y coordinar todas las actividades relativas a la Marina Mercante Nacional e Industrias Afines, propendiendo a su promoción y fomento.*

*Art. 2°.- La Dirección General de la Marina Mercante Nacional, a través del Ministerio de Transportes, prestará asesoramiento técnico al Poder Ejecutivo en materia de política de transporte Fluvial, Lacustre y marítimo.*

*Art. 3°.- Para el cumplimiento de sus objetivos, la Dirección General de la Marina Mercante podrá:*

- a) Proyectar las legislaciones necesarias para el desarrollo de Marina Mercante Nacional*
- b) Proponer las medidas y recomendaciones que considero adecuadas, para incentivar el establecimiento en el país de compañías de navegación nacionales, extranjeras o mixtas, de astilleros navales y otras industrias afines, planificando y ejecutando una adecuada política financiera.*
- c) Cooperar con la Comisión Portuaria Boliviana en el estudio de regímenes administrativos portuarios, proponiendo la política que sea necesaria para una mayor expansión del comercio internacional, fluvial, lacustre y marítimo del país;*
- d) Proponer medidas para la ampliación del transporte fluvial, lacustre y marítimo, coordinándolo con los otros sistemas de transporte;*
- e) Estimular los estudios científicos o profesionales con la finalidad de elevar el nivel técnico naval del país.*

*Art. 4°.- La Dirección General de la Marina Mercante, tendrá a su cargo:*

- a) Resolver las solicitudes de permisos para efectuar cabotaje a buques de pabellón extranjero.*
- b) Programar la acción coordinada de servicios entre las empresas navieras privadas y las del Estado, a fin de asegurar un eficiente servicio de transporte.*

- c) *Aprobar tarifas de fletes y pasajes, tomando en consideración los intereses de los usuarios, de las empresas navieras y del Estado.*
- d) *Llevar las estadísticas del movimiento de pasajeros y carga derivado del tráfico fluvial, lacustre y marítimo, en base a los datos suministrados por la Fuerza Naval Boliviana.*

*Art. 5°.- Las disposiciones o resoluciones de la Dirección General de la Marina Mercante, serán cumplidos o ejecutados con la coordinación o cooperación de la Dirección General de Capitanías de Puerto, cuando fuera necesario.*

*Art. 6°.- La Dirección General de la Marina Mercante, elaborará su reglamento interno, que será aprobado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.*

*Art. 7°.- El Director General de la Marina Mercante Nacional, será un Jefe en servicio activo o pasivo de la Fuerza Naval Boliviana.*

*El Poder Ejecutivo designará, asimismo, un Consejo que prestará el respectivo asesoramiento técnico.*

*Art. 8°.- El Poder Ejecutivo fijará en el Presupuesto General de la Nación, desde el año 1976, la partida necesaria para el funcionamiento de la Dirección General de la Marina Mercante Nacional.*



*Presidencia de la República*

BOLIVIA

**DECRETO SUPREMO N° 21549**

**VICTOR PAZ ESTENSSORO  
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA**

**CONSIDERANDO:**

*Que el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional OMI entro en vigencia el 17 de marzo de 1958, contando actualmente con más de 12 países miembros;*

*Que se hallan entre sus finalidades las de establecer un sistema de colaboración entre los gobiernos miembros y organizaciones intergubernamentales sobre cuestiones técnicas concernientes a la navegación marítima comercial internacional, fomentar la adopción de normas sobre la seguridad marítima, eficiencia de la navegación y patrocinar la eliminación de medidas restrictiva y discriminatorias sobre la navegación internacional, con la finalidad de promover la disponibilidad de servicios marítimos para el comercio mundial sin diferenciaciones coartantes;*

*Que el Ministerio de Defensa Nacional sostiene, por intermedio de sus organismos técnicos, que es importante para el Estado boliviano participar en la Organización Marítima Internacional OMI, para la mejor defensa de sus intereses marítimos, fluviales y lacustre.*

**EN CONSEJO DE MINISTROS**

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *Se declara la adhesión de Bolivia al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional OMI, suscrito en Ginebra, Suiza, el 6 de marzo de 1948, que entró en vigor el 17 de marzo de 1958.*

*Los señores Ministro de Estado en los despachos de Defensa nacional y Relaciones Exteriores y Culto quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente decreto supremo.*

*Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los seis días del mes de marzo de mil novecientos ochenta y siete años.*

**FDO. VICTOR PAZ ESTENSSORO**

*Fdo. Guillermo Bedregal Gutiérrez  
Fdo. Luís Fernando Valle Quevedo  
Fdo. Gonzalo Sánchez de Lozada  
Fdo. Andrés Petricevic Razbnalovic  
Fdo. Alfredo Franco Guachalla  
Fdo. Carlos Pérez Guzmán  
Fdo. Carlos Morales Landivar  
Fdo. Walter Humberto Zuleta Roncal  
Fdo. Jaime Zegada Hurtado*

*Fdo. Juan Carlos Duran Saucedo  
Fdo. Juan L. Cariaga Osorio  
Fdo. Enrique Ipiña Melgar  
Fdo. Fernando Moscos Salmón  
Min. Asuntos Campesinos y Agr.  
Fdo. Jaime Villalobos Sanjinez  
Fdo. Franklin Anaya Vásquez  
Fdo. Hernan Antelo Laughlin  
do. Ramiro Cabeza*



*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**DECRETO SUPREMO N° 21785**

**VICTOR PAZ ESTENSSORO**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA**

**CONSIDERANDO:**

*Que el Convenio referido a las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, suscrito en el marco de la Organización Marítima Internacional el 7 de julio de 1978, entró en vigor oficialmente el 28 de abril de 1984,*

*Que entre sus finalidades se hallan establecer normas mínimas internacionalmente aceptables para el entrenamiento y titulación de la gente de mar, y de que manera afrontar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y la protección del medio marino, estableciendo de común acuerdo normar internacionales de formación, titulación y guardia para la gente de mar.*

*Que los organismos técnicos del Ministerio de Defensa Nacional consideran que es importante para el Estado Boliviano ser parte del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, para la mejor defensa de los intereses nacionales en particular para el personal de abordo).*

**EN CONSEJOS DE MINISTROS**

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *Dispóngase la adhesión de Bolivia al Convenio referido a las Normas de Formación, titulación y guardia para la gente de mar, suscrito en el acuerdo de la Organización Marítima Internacional el 7 de julio de 1970, y que entró en vigencia del 28 de abril de 1984.*

*Los señores Ministros de relaciones Exteriores y Culto y Defensa Nacional quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto Supremo.*

*Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los siete días del mes de diciembre de mil novecientos ochenta y siete años.*

**FDO. VICTOR PAZ ESTENSSORO**

*Fdo. Guillermo Bedegral Gutiérrez  
Fdo. Alfonso Revollo Thenier  
Fdo. Gonzalo Sanchez de Lozada  
Fdo. Enrique Ipiña Melgar  
Fdo. Fernando Moscoso Salmón  
Fdo. Jaime Villalobos Sanjinez*

*Fdo. Manuel Arellano. Min. De Energía  
Fdo. Franklin Anaya Vasquez  
Fdo. Jaime Zegada Hurtado*

*Fdo. Juan Carlos Durán Saucedo  
Fdo. Juan L. Cariaga Osorio  
Fdo. Andrés Petricevic Raznatovic  
Fdo. Alfredo Franco Guachalla  
Fdo. Carlos Perez Guzmán  
Fdo. Alfonso Kreidler Min. Asu. Camp. y  
Agrop. A.i.  
Fdo. Wálter H. Zuleta Roncal  
Fdo. Hernan Antelo Laughlin  
Fdo. Ramiro Cabezas Masses.*



*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1953**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente ley:*

**EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,**

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *De conformidad al Artículo 59 Atribución 12ª. De la Constitución Política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, y su Protocolo Modificadorio de 1978.*

*Pase al Poder Ejecutivo para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los once días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. Walter Guiteras Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO**  
**NACIONAL**

*Fdo. H. Hugo Carvajal Donoso*  
**PRESIDENTE HONORABLE CAMAR.**  
**DE DIPUTADOS**

*Fdo. H. Gonzalo Molina Ossio*  
*SENADOR SECRETARIO*

*Fdo. H. Edgar Lazo Loayza*  
*SENADOR SECRETARIO*

*Fdo. H. Roger Pinto Molina*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Fdo. H. Luis Llerena Gómez*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Por lo tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la Republica.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho, dias del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPUBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
***MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO***

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
***MINISTRO DE LA PRESIDENCIA***

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
***MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL***

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
***MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION***





*Presidencia de la República*

BOLIVIA

**LEY N° 1954**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

**EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *De conformidad al Artículo 59. Atribución 12ª. de la Constitución Política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar de 1974 y su protocolo de Enmienda de 1978 (SOLAS 74/78).*

*Pase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso nacional, a los once dias del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guiteras Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO**  
**NACIONAL**

*Fdo. Hugo Carvajal Donoso*  
**PRESIDENTE HONORABLE C.**  
**DE DIPUTADOS.**

*Fdo. H. Gonzalo Molina Ossio*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H. Edgar Lazo Loayza*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H. Roger Pinto Molina*  
**DIPUTADO SECRETARIO**

*Fdo. H. Luis Llerena Gomez*  
**DIPUTADO SECRETARIO**

*Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPUBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
***MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO***

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
***MINISTRO DE LA PRESIDENCIA***

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
***MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL***

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
***MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICA***



**Anexo H**

*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1955**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

***EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,***

***D E C R E T A:***

***ARTÍCULO ÚNICO.-*** *De conformidad al Artículo 59. Atribución 12ª de la Constitución Política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio sobre el reglamento internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 y su Enmienda de 1981.*

*Pase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los once días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guiteras Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO  
NACIONAL**

*Fdo. H. Carvajal Donoso*  
**PRESIDENTE HONORABLE C.  
DE DIPUTADOS**

*Fdo. H. Gonzalo Molina Ossio*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H. Edgar Lazo Loayza*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H. Roger Pinto Molina*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Fdo. H. Luis Llerena Gómez*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPUBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
*MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO*

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
*MINISTRO DE LA PRESIDENCIA*

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
*MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL*

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
*MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION*



*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1956**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

**EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,**

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *De conformidad al Artículo 59, Atribución 12ª de la Constitución Política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras Materias.*

*Pase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los once días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guiteras Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO**  
**NACIONAL**

*Fdo. H. Hugo Carvajal Donoso*  
**PRESIDENTE HONORABLE C.**  
**DE DIPUTADOS**

*Fdo. H.Gonzalo Molina Ossio*  
*SENADOR SECRETARIO*

*Fdo. H.Edgar Lazo Loayza*  
*SENADOR SECRETARIO*

*Fdo. H.Roger Pinto Molina*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Fdo. H.Luis Llerena Gómez*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de la Paz, a los dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPUBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
*MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO*

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
*MINISTRO DE LA PRESIDENCIA*

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
*MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL*

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
*MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION*



*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1957**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

**EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *De conformidad al Artículo 59, Atribución 12ª de la Constitución política del Estado, se aprueba la adhesión al Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio Internacional de Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969.*

*Pase Al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los once dias del mes de marzo de mis novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guiteras Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO**  
**NACIONAL**

*Fdo. H.Hugo Carvajal Donoso*  
**PRESIDENTE HONORABLE C**  
**DE DIPUTADOS**

*Fdo. H. Gonzalo Molina Ossio*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H. Edgar Lazo Layza*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo.H. Roger Pinto Molina*  
**DIPUTADO SECRETARIO**

*Fdo. H, Luis Llerena Gómez*  
**DIPUTADO SECRETARIO**

*Por lo tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho dias del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***Fdo. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
***MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO***

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
***MINISTRO DE LA PRESIDENCIA***

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
***MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL***

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
***MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION***





**Anexo K**

*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1958**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

***EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,***

***D E C R E T A:***

***ARTÍCULO ÚNICO.-*** *De conformidad al Artículo 59. Atribución 12ª. de la Constitución política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores de 1972.*

*Pase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones de Honorable Congreso Nacional, a los once días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guitera Denis*  
***PRESIDENTE HONORABLE SENADO***  
***NACIONAL***

*Fdo. H. Hugo Carvajal Donoso*  
***PRESIDENTE HONORABLE C.***  
***DE DIPUTADOS***

*Fdo.H. Gonzalo Molina Ossio*  
***SENADOR SECRETARIO***

*Fdo. H. Edgar Lazo Loayza*  
***SENADOR SECRETARIO***

*Fdo. H. Roger Pinto Molina*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Fdo.H. Luis Llenera Gómez*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPUBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
***MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO***

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
***MINISTRO DE LA PRESIDENCIA***

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
***MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL***



**Anexo L**

*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1959**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha Sancionado la siguiente Ley:*

***EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,***

***D E C R E T A:***

***ARTÍCULO ÚNICO.-*** *De conformidad al Artículo 59. Atribución 12ª. de la Constitución política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio Internacional sobre Arqueo de buques de 1969.*

*Pase Al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones de Honorable Congreso Nacional, a los once dias del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guitera Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO**  
**NACIONAL**

*Fdo. H. Hugo Carvajal Donos*  
**PRESIDENTE HONORABLE C.**  
**DE DIPUTADOS**

*Fdo.H. Gonzalo Molina Ossio*  
*SENADOR SECRETARIO*

*Fdo. H. Edgar Lazo Loayza*  
*SENADOR SECRETARIO*

*Fdo. H. Roger Pinto Molina*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Fdo.H. Luis Llenera Gómez*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPUBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
***MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO***

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
***MINISTRO DE LA PRESIDENCIA***

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
***MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL***

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
***MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION***



*Presidencia de la República*  
BOLIVIA

**LEY N° 1960**  
**LEY DE 18 DE MARZO DE 1999**

**HUGO BANZER SUAREZ**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto el Honorable congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

**EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,**

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** *De conformidad al Artículo 59. Atribución 12ª. De la Constitución Política del Estado, se aprueba la adhesión al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.*

*Pase al Poder Ejecutivo, par fines constitucionales.*

*Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los once dias del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

*Fdo. H. Walter Guiteras Denis*  
**PRESIDENTE HONORABLE SENADO**  
**NACIONAL**

*Fdo. H.Hugo Carvajal Donoso*  
**PRESIDENTE HONORABLE C.**  
**DE DIPUTADOS**

*Fdo. Gonzalo Molina Ossio*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H.Edgar Lazo Loayza*  
**SENADOR SECRETARIO**

*Fdo. H.Roger Pinto Molina*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Fdo. H: Luis Llerena Gómez*  
*DIPUTADO SECRETARIO*

*Por tanto la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.*

***FDO. HUGO BANZER SUAREZ***  
***PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA***

*Fdo. Javier Murillo de la Rocha*  
***MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO***

*Fdo. Carlos Iturralde Ballivián*  
***MINISTRO DE LA PRESIDENCIA***

*Fdo. Fernando Kieffer Guzmán*  
***MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL***

*Fdo. Erick Reyes Villa Bacigalupi*  
***MINISTRO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION***



Anexo N

*Presidencia de la República*

BOLIVIA

**LEY N° 1570**  
**LEY DE 12 JULIO DE 1994**

**GONZALO SANCHEZ DE LOZADA**  
**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

*Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:*

***EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,***

***DECRETA:***

***ARTÍCULO ÚNICO.-*** De conformidad a los artículos 59° atribución 12ª y 96° atribución 2ª de la Constitución Política del Estado, se aprueba y ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, y suscrita por Bolivia el 27 de noviembre de 1984.

*Remítase al Poder Ejecutivo, para los fines constitucionales.*

*Sala de sesiones del Honorable Congreso Nacional.*

*La paz, 6 de julio de 1994.*

*Fdo. Juan Carlos Duran Saucedo,*  
*Fdo. Guillermo Bedregal G.,*  
*Fdo. Walter Zuleta Roncal,*  
*Fdo. Guido R. Capra Jemio,*  
*Fdo. Georg Prestel Kern,*  
*Fdo. Mirtha Quevedo A.*

*Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la Republica.*

*Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los doce días del mes de julio de mil novecientos noventa y cuatro años.*

***FDO. GONZALO SANCHEZ DE LOZADA,***

*Fdo. Antonio Aranibar Quiroga,*

*Fdo. Carlos Sanchez Berzain.*



**ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR  
LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA  
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)**

*Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay;*

*CONVENCIDOS, Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;*

*PERSUADIDOS, Que la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata;*

*SEGUROS, Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;*

*DECIDIDOS, A crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;*

*RECONOCIENDO, Que deben eliminarse todas las trabas y restricciones*  
xl de 55

*administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;*

*REAFIRMANDO, El principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;*

*CONSIDERANDO, El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución No. 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y*

*TENIENDO PRESENTE, Los principios, objetivos y mecanismos del Tratado de Montevideo 1980 y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;*

*CONVIENEN, En celebrar, al amparo de dicho tratado, el presente Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira).*

## **CAPITULO I**

### **OBJETO Y ALCANCE DEL ACUERDO**

*Artículo 1.- El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante "la Hidrovía", en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, 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.*

*Artículo 2.- La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.*

*Artículo 3.- Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.*

*Se exceptúa de esta norma el paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concierten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre éstos y terceros países.*

## **CAPITULO II**

### **LIBERTAD DE NAVEGACIÓN**

*Artículo 4.- Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.*

*Artículo 5.- Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación.*

**CAPITULO III**  
**IGUALDAD DE TRATAMIENTO**

*Artículo 6.- En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera.*

*Artículo 7.- Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.*

*Artículo 8.- Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre los países signatarios o entre éstos y terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.*

**CAPITULO IV**  
**LIBERTAD DE TRÁNSITO**

*Artículo 9.- Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.*

*Igualmente se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de*

*carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas.*

## **CAPITULO V**

### **RESERVA DE CARGA**

#### **SECCION 1**

##### **RESERVA DE CARGA REGIONAL**

*Artículo 10.- El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.*

*El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.*

#### **SECCION 2**

##### **RESERVA DE CARGA NACIONAL**

*Artículo 11.- Quedan eliminadas en favor de las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen.*

*Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos, el*

*transporte de cabotaje nacional, el que está reservado a las embarcaciones de los respectivos países.*

#### *Disposición Transitoria*

*La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50%) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10%) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.*

*Después de su entrada en vigor, eliminará el veinte por ciento (20%) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20%) restante antes del 31 de diciembre de 1994.*

### **CAPITULO VI**

#### **ARMADOR DE LA HIDROVÍA**

*Artículo 12.- A los efectos del presente Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones.*

*Artículo 13.- Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.*

*Artículo 14.- Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.*

*Artículo 15.- Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas*

*necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.*

## **CAPITULO VII**

### **FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO**

*Artículo 16.- Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.*

*Artículo 17.- A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:*

- a) Asuntos Aduaneros*
- b) Navegación y Seguridad*
- c) Seguros*
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad*
- e) Solución de Controversias*
- f) Cese provisorio de bandera*

## **CAPITULO VIII**

### **SERVICIOS PORTUARIOS Y SERVICIOS AUXILIARES DE NAVEGACIÓN**

*Artículo 18.- Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.*

*Artículo 19.- Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.*

*Artículo 20.- Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizadas por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.*

*Artículo 21.- Los países signatarios revisarán las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.*

## **CAPITULO IX**

### **ORGANOS DEL ACUERDO**

*Artículo 22.- Los órganos del Acuerdo son:*

- a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.), órgano del Tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.*
- b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión", es el órgano técnico.*

*Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo. Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el artículo 23.*



*Artículo 23.- La Comisión tendrá las siguientes funciones:*

- a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;*
- b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo.*
- c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;*
- d) Recomendar al C.I.H. modificaciones o adiciones al presente Acuerdo;*
- e) Informar al C.I.H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y*
- f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H.*

*Artículo 24.- La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.*

*Artículo 25.- Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.*

## **CAPITULO X**

### **SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

*Artículo 26.- Las controversias que surjan con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas*

*al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias, previsto en el Artículo 17 inciso e) del presente Acuerdo.*

## **CAPITULO XI**

### **EVALUACIÓN Y AJUSTES**

*Artículo 27.- La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H. para su consideración.*

*Artículo 28.- Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presente Acuerdo.*

*Artículo 29.- Las modificaciones y adiciones al presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C.I.H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.*

## **CAPITULO XII**

### **ENTRADA EN VIGOR Y DURACIÓN**

*Artículo 30.- El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de diez (10) años.*

*Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.*

*Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.*

*En caso de que ello fuera convenido se fijará un nuevo período de vigencia, el que podrá ser indefinido.*

### **CAPITULO XIII**

#### **ADHESIÓN**

*Artículo 31.- El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay- Paraná.*

*Artículo 32.- La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del Artículo 30 del presente Acuerdo.*

### **CAPITULO XIV**

#### **DENUNCIA**

*Artículo 33.- Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de la ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.*

*Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante los derechos y obligaciones contraídos en virtud del presente Acuerdo.*

## **CAPITULO XV**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

*Artículo 34.- Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.*

*Artículo 35.- El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".*

*Artículo 36.- La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia del mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios.*

*EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.*

*Por el Gobierno de la **República Argentina:** Guido Di Tella*

*Por el Gobierno de la **República de Bolivia:** Ronald Maclean*

*Por el Gobierno de la **República Federativa del Brasil:** Celso Laper*

*Por el Gobierno de la **República del Paraguay:** Alexis Frutos Vaesken*

*Por el Gobierno de la **República Oriental del Uruguay:** Héctor Gros Espiell*



*Presidencia de la República*

BOLIVIA

**DECRETO SUPREMO N° 28130**

1.

**CARLOS D. MESA GISBERT  
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

2.

3.

**CONSIDERANDO:**

*Que el Programa de la Hidrovía Paraguay – Paraná constituye un emprendimiento de alto valor para el desarrollo social, económico y de integración física de la región platense, beneficiando en gran manera a los planes de desarrollo nacional del Sudeste boliviano y en particular a las exportaciones bolivianas que tienen salida por el corredor Hidroviario.*

*Que la utilización del mencionado curso fluvial, contribuye decisivamente al incremento de las exportaciones bolivianas, favoreciendo la competitividad de éstas en los mercados regionales y su integración a las grandes vías marítimas internacionales.*

*Que el Gobierno de Bolivia, junto a las Repúblicas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, en el Valle de las Leñas, República Argentina, el 26 de Junio de 1992, suscribió el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y Seis Protocolos Adicionales.*

*Que Bolivia mediante Decreto Supremo N° 23484 de 29 de abril de 1993, dispuso la vigencia del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y los 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 por la República de Argentina, República Federativa del Brasil, República de Bolivia, República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, el 26 de junio de 1992.*

*Que mediante Decreto Supremo N° 25653 de 18 de enero de 2000, se dispuso la vigencia e incorporación al ordenamiento jurídico nacional de los siguientes Reglamentos operativos del Acuerdo: 1) Reglamento Único para el Transporte de Mercancías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía; 2) Reglamento Único de Balizamiento; 3) Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 4) Reglamento para Prevenir los Abordajes; 5) Reglamento para la determinación del Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 6) Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 7) Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 8) Reglamento de Francobordo y Estabilidad para Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; 9) Reglamento sobre la Adopción de Requisitos Exigibles Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, Inscripción de Contratos de Utilización e Intercambio de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Comunicaciones; 10) Reglamento de Reconocimiento, Inspecciones y Certificados de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; y 11) Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná.*

*Que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el marco de la dinámica operativa del transporte, la navegación y el*

*comercio que se transporta por el corredor Hidroviario Paraguay-Paraná, ha aprobado los Reglamentos 12 y 13, Régimen Uniforme para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía; y Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado en la Hidrovía Paraguay-Paraná; así como el Séptimo Protocolo Adicional referido a la prorroga del Acuerdo de Transporte Fluvial, mismos que fueron protocolizados por la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración.*

*Que corresponde al Gobierno Nacional disponer la internalización de los precitados instrumentos comunitarios al derecho interno nacional, siguiendo el mecanismo establecido.*

*Que tomando en cuenta lo anteriormente citado, es necesario dictar la presente norma, la misma que en el marco del Capítulo IX del Decreto Supremo N° 27230 de 31 de octubre de 2003, fue aprobada por el Consejo Nacional de Política Económica – CONAPE en fecha 4 de mayo de 2005.*

**EN CONSEJO DE GABINETE,**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO ÚNICO.- I.** *Se dispone la vigencia e incorporación al derecho interno nacional de los siguientes Reglamentos y Protocolos Adicionales del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres- Puerto de Nueva Palmira):*

- a) Régimen Uniforme para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía.*
- b) Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado en Hidrovía Paraguay – Paraná.*
- c) Séptimo Protocolo Adicional.*

*II. El presente Decreto Supremo deberá ser notificado en la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración.*

*Los señores Ministros de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores y Culto, Defensa Nacional, Desarrollo Económico y, Servicios y Obras Públicas quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto Supremo.*

*Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los diecisiete días del mes de mayo del año dos mil cinco.*

***FDO. CARLOS D. MESA GISBERT***

*Fdo. Juan Ignacio Siles del Valle*

*Fdo. Jorge Gumucio Granier*

*Fdo. José Antonio Galindo Neder*

*Fdo. Saúl Lara Torrico*

*Fdo. Gonzalo Arredondo Millán*

*Fdo. Luis Carlos Jemio Mollinedo*

*Fdo. Erwin Aguilera Antunez*

*Fdo. Wálter Kreidler Guillaux*

*Fdo. René Gómez García Palao*

*Fdo. Guillermo Torres Orias*

*Fdo. María Soledad Quiroga Trigo*

*Fdo. Graciela Rosario Quiroga Morales*

*Fdo. Audalia Zurita Zelada*

*Fdo. Victor Gabriel Barrios Arancibia*

*Fdo. Jorge Espinoza Morales*

*Fdo. Gloria Ardaya Salinas*

*Fdo. Pedro Ticona Cruz*



## NOTA

*Habiéndose realizado un referéndum en fecha 25 de enero de 2009 para la aprobación del proyecto de la Nueva Constitución Política del Estado, la misma que fue promulgada el 7 de febrero de 2009, en conformidad con la misma, el presente trabajo de Tesis de Grado con su basamento en la anterior CPE de Bolivia vigente hasta el 6 de febrero de 2009, se ajusta plenamente en adhesión a la nueva CPE vigente de nuestro país, texto que de ninguna forma afecta el desarrollo intelectual, en referencia a la problematización del tema planteado en el presente trabajo. Para tal fin se presenta la relación de concordancia de acuerdo al siguiente cuadro:*

<b>ANTERIOR CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO</b>		<b>NUEVA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO</b>	
<b>ART.</b>	<b>TEXTO</b>	<b>ART.</b>	<b>TEXTO</b>
<b>Art. 7</b>	<i>Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio.</i>	<b>Art. 15</b>	<i>I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual. Nadie será torturado, ni sufrirá tratos crueles, inhumanos, degradantes o humillantes. No existe la pena de muerte.</i>
	<i>Inc. a) A la vida, la salud y la seguridad;</i>	<b>Art. 18</b>	<i>I. Todas las personas tienen derecho a la salud.</i>
		<b>Art. 35</b>	<i>I. El Estado, en todos sus niveles, protegerá el derecho a la salud, promoviendo políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de vida, el bienestar colectivo y el acceso gratuito de la población a los servicios de salud.</i>
		<b>Art. 45</b>	<i>I. Todas las bolivianas y</i>



	<p><i>Inc. j) A una remuneración justa por su trabajo que se asegure para si y su familia una existencia digna del ser humano.</i></p> <p><i>Inc. k) A la seguridad social, en la forma determinada por esta constitución y las leyes.</i></p>	<p><b>Art. 48</b></p> <p><b>Art. 45</b></p>	<p><i>renunciarse, y son nulas las convenciones contrarias o que tiendan a burlar sus efectos.</i></p> <p><i>IV. Los salarios o sueldos devengados, derechos laborales, beneficios sociales y aportes a la seguridad social no pagados tienen privilegio y preferencia sobre cualquier otra acreencia, y son inembargables e imprescriptibles.</i></p> <p><i>I. Todas las bolivianas y bolivianos tienen derecho a acceder a la seguridad social.</i></p> <p><i>II. La seguridad social se presta bajo los principios de universalidad, integralidad, equidad, solidaridad, unidad de gestión, economía, oportunidad, interculturalidad y eficacia. Su dirección y administración corresponde al Estado, con control y participación social.</i></p> <p><i>III. El régimen de seguridad social cubre atención por enfermedad, epidemias y enfermedades catastróficas; maternidad y paternidad; riesgos profesionales, laborales y riesgos por labores de campo; discapacidad y necesidades especiales; desempleo y pérdida de empleo; orfandad, invalidez, viudez, vejez y muerte; vivienda, asignaciones familiares y otras previsiones sociales.</i></p> <p><i>IV. El Estado garantiza el derecho a la jubilación, con</i></p>
--	--	---	--

			<i>carácter universal, solidario y equitativo</i>
<b>Art. 156</b>	<i>El trabajo es un deber y un derecho y constituye la base del orden social y económico.</i>	<b>Art. 46</b>	<p><i>I. Toda persona tiene derecho:</i></p> <p><i>1. Al trabajo digno, con seguridad industrial, higiene y salud ocupacional, sin discriminación y con remuneración o salario justo, equitativo y satisfactorio, que le asegure para sí y su familia una existencia digna.</i></p> <p><i>2. A una fuente laboral estable, en condiciones equitativas y satisfactorias</i></p> <p><i>II. El Estado protegerá el ejercicio del trabajo en todas sus formas.</i></p>
<b>Art. 157</b>	<p><i>Parag. I. El trabajo y el capital gozan de la protección del estado. La ley regulará sus relaciones estableciendo normas sobre contratos individuales y colectivos, salario mínimo jornada máxima, trabajo de mujeres y menores, descansos semanales y anuales remunerados, feriados, aguinaldos, primas u otros sistemas de participación en las utilidades de la empresa, indemnización por tiempo de servicios, desahucios, formación profesional y otros beneficios sociales y de protección a los trabajadores.</i></p> <p><i>Parag. II. Corresponde al Estado crear condiciones que garanticen para todos posibilidades de ocupación laboral, estabilidad en el trabajo y remuneración justa.</i></p>	<b>Art. 48</b>	<p><i>I. Las disposiciones sociales y laborales son de cumplimiento obligatorio.</i></p> <p><i>II. Las normas laborales se interpretarán y aplicarán bajo los principios de protección de las trabajadoras y de los trabajadores como principal fuerza productiva de la sociedad; de primacía de la relación laboral; de continuidad y estabilidad laboral; de no discriminación y de inversión de la prueba a favor de la trabajadora y del trabajador.</i></p> <p><i>III. Los derechos y beneficios reconocidos a favor de las trabajadoras y los trabajadores no pueden renunciarse, y son nulas las convenciones contrarias o que tiendan a burlar sus efectos.</i></p>

		<b>Art. 49</b>	<p>II. La ley regulará las relaciones laborales relativas a contratos y convenios colectivos; salarios mínimos generales, sectoriales e incrementos salariales; reincorporación; descansos remunerados y feriado; computo de antigüedad, jornada laboral, horas extra, recargo nocturno, dominicales; aguinaldos, bonos, primas u otros sistemas de participación en las utilidades de la empresa; indemnizaciones y desahucios; maternidad laboral; capacitación y formación profesional, y otros derechos sociales.</p> <p>III. El Estado protegerá la estabilidad laboral. Se prohíbe el despido injustificado y toda forma de acoso laboral. La ley determinará las sanciones correspondientes.</p>
<b>Art. 158</b>	<p>Parag. I. El Estado tiene la obligación de defender el capital humano protegiendo la salud de la población: asegurara la continuidad de sus medios de subsistencia y rehabilitación de las personas inutilizadas; propenderá asimismo al mejoramiento de las condiciones de vida del grupo familiar.</p>	<p><b>Art. 54</b></p> <p><b>Art. 62</b></p>	<p>I. Es obligación del Estado establecer políticas de empleo que eviten la desocupación y subocupación, con la finalidad de crear, mantener y generar condiciones que garanticen a las trabajadoras y los trabajadores posibilidades de ocupación laboral digna y de remuneración justa.</p> <p>El Estado reconoce y protege a las familias como el núcleo fundamental de la sociedad y garantizará las condiciones</p>

			<i>sociales y económicas necesarias para su desarrollo integral. Todos sus integrantes tienen igualdad de derechos, obligaciones y oportunidades.</i>
<b>Art. 161</b>	<i>El Estado, mediante tribunales u organismos especiales resolverá los conflictos entre patronos y trabajadores o empleados, así como los emergentes de la seguridad social</i>	<b>Art. 50</b>	<i>El Estado, mediante tribunales y organismos administrativos especializados, resolverá todos los conflictos emergentes de las relaciones laborales entre empleadores y trabajadores, incluidos los de la seguridad industrial y los de la seguridad social.</i>
<b>Art. 162</b>	<i>Parag. II. Los derechos y beneficios reconocidos a favor de los trabajadores no pueden renunciarse, y son nulas las convenciones contrarias o que tiendan a burlar sus efectos.</i>	<b>Art. 48</b>	<i>I. Las disposiciones sociales y laborales son de cumplimiento obligatorio. III. Los derechos y beneficios reconocidos a favor de las trabajadoras y los trabajadores no pueden renunciarse, y son nulas las convenciones contrarias o que tiendan a burlar sus efectos.</i>
<b>Art. 136</b>	<i>Parag. I. Son de dominio originario del Estado, además de los bienes a los que la Ley da esa calidad, el suelo y el subsuelo con todas sus riquezas naturales, las aguas lacustres, fluviales y medicinales, así como los elementos y fuerzas físicas susceptibles de aprovechamiento.</i>	<b>Art. 374</b>	<i>III. Las aguas fósiles, glaciales, humedales, subterráneas, minerales, medicinales y otras son prioritarias para el Estado, que deberá garantizar su conservación, protección, preservación, restauración, uso sustentable y gestión integral; son inalienables, inembargables e imprescriptibles.</i>
		<b>Art. 376</b>	<i>Los recursos hídricos de los ríos, lagos y lagunas que conforman las cuencas hidrográficas, por su</i>

		<p><i>potencialidad, por la variedad de recursos naturales que contienen y por ser parte fundamental de los ecosistemas, se consideran recursos estratégicos para el desarrollo y la soberanía boliviana. El Estado evitará acciones en las nacientes y zonas intermedias de los rios que ocasionen daños a ñlos ecosistemas o disminuyan los caudales, preservará el estado natural y velará por el desarrollo y bienestar de la población.</i></p> <p><i>II. El Estado resguardará de forma permanente las aguas fronterizas y transfronterizas, para la conservación de la riqueza hídrica que contribuirá a la integración de los pueblos.</i></p>
--	--	--