



Recibido: 12.12.2019. Aceptado: 14.12.2019

**El régimen jurídico del personal de cruceros no afecto a la navegación:
el nuevo concepto de marino a partir del CTM2006**

**The legal system applied to cruise crew
not engaged with maritime navigation:
the new concept of sailor in the Maritime Labour Convention 2006**

Francisca Bernal Santamaría

Profesora de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Universidad de Cádiz

francisca.bernal@uca.es

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6744-3290>

RESUMEN

La industria de cruceros es una muestra más de la globalización inherente al sector marítimo y de un proceso de agigantamiento deseado por las principales navieras del mundo. En esta ocasión, se abordará el marco regulador de los trabajadores embarcados en los cruceros, prestando especial atención al personal que desempeña funciones no afectas a la navegación, es decir, desarrollando funciones no náuticas a bordo, como pueden ser camareros, artistas, personal de limpieza o de seguridad a bordo. En este sentido, se conocerá la labor realizada por la OIT a la hora de ofrecer un nuevo concepto de gente de mar o marino.

PALABRAS CLAVES: OIT, CTM2006, marino, cruceros, trabajo decente.

ABSTRACT

The cruise industry is another example of the globalization inherent in the maritime sector and of an enlarging process promoted by the main shipowner in the world. On this occasion, the regulatory framework of the workers boarding on the cruise ships will be focused, paying special attention to the crewmembers that perform functions that do not affect maritime navigation, that is, developing non-nautical duties on board, such as waiters, artists, personnel of cleaning or security on board. In this regard, the work done by the ILO in offering a new concept of seafarer will be known.

KEYWORDS: ILO, MLC2006, seafarer, cruise ship, decent work

SUMARIO

I. LA INDUSTRIA DE CRUCEROS: GLOBALIZACIÓN Y GIGANTISMO

II. LA REGULACIÓN DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

A. LA APLICABILIDAD DEL CONVENIO DEL TRABAJO MARÍTIMO EN LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

B. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA ACTIVIDAD NO NÁUTICA EN LOS CRUCEROS ¿INCLUSIÓN EN EL CTM2006?

C. LA ORGANIZACIÓN JERÁRQUICA EN LOS CRUCEROS

III. CONCLUSIONES

I. LA INDUSTRIA DE CRUCEROS: GLOBALIZACIÓN Y GIGANTISMO

El turismo de cruceros es un fenómeno presente en el marco internacional con destinos que despiertan el interés de los turistas y con un modelo de negocio en plena expansión y progreso. Son numerosos los estudios que destacan sus estrategias de marketing y comunicación, el gigantismo de los barcos y la adaptación de un mercado que nació para atender los deseos de la élite de la sociedad para ser hoy un turismo de masas. En el año 2019 se ha advertido que demanda global del sector alcanza los 30 millones de cruceristas con previsiones de crecimiento y de nuevas inversiones para fletar nuevos barcos y ampliar las flotas de las grandes navieras del mundo. No se trata solo ya de un turismo estacional, sino que las compañías diseñan nuevas estrategias para impulsar el turismo en el mercado invernal. Tal es la expansión de este modelo de negocio, que ya en el año 1975 se creó la *Cruise Lines International Association* para fomentar la industria de crucero a nivel internacional con un alcance global en diversas regiones del mundo. Esta asociación representa los intereses de la comunidad de la industria de cruceros con una cobertura del 95% de su capacidad. No puede escapar al lector que se trata de una red de agencias de viajes a nivel mundial generadora de empleo y con un impacto económico a nivel mundial. El último informe anual de esta asociación destaca que la industria de crucero creó más de 1.108,676 millones de puestos de trabajo, pagó en sueldos más de 45.6 billones de dólares y con un impacto económico de más de 134 billones con los 28.5 millones de cruceristas que acudieron a las 3.309 agencias de viajes instaladas en las siete regiones del mundo: Australia, Europa, Asia, Brasil, Irlanda y Reino Unido, Canadá y Norte América¹.

En un inciso, y exponiendo los datos encontrados sobre el impacto de cruceros en España, se ha estimado que un 11% del turismo proceden de la industria del crucero ingresando en el año 2017 un total de 1.255 millones de euros, siendo un 0.º del PIB nacional². No cabe duda de la intensidad del impacto de esta industria sobre las ciudades portuarias y alrededores.

Se podría identificar un impacto económico con los consiguientes beneficios para el puerto: gastos del armador en la consignataria por la estancia del buque en puerto, los gastos de los cruceristas y de la gente de mar cuando visitan la ciudad con un aumento del consumo y la consiguiente necesidad de mano de obra para cubrir esta demanda o la inversión pública para mejorar las infraestructuras portuarias. Otros impactos están relacionados con la relación Puerto-Ciudad en aspectos que atañen a la propia ciudadanía local, esto es, la concentración de los cruceristas en los destinos visitados y la consiguiente congestión de estos espacios, a por menor de la propia ocupación portuaria y de los residuos y la contaminación del buque atracado en puerto durante el tiempo de su visita.

En otro orden de cosas, la globalización marítima tiene su reflejo en la industria de cruceros, tanto en la concentración de la flota en pocas y concretas compañías, como en el diseño de la plantilla que dibuja una foto fija de esta industria. Entrando en la segunda

¹ <https://cruising.org/news-and-research/research/2018/december/2019-state-of-the-industry> (último acceso: 7 de diciembre de 2019). El informe destaca que el crecimiento en el número de pasajeros en la última década ha crecido más de 12 puntos. Desde los 17.8 millones en el año 2009 a los 30 millones que tiene previsto crecer en el año 2019.

² <https://www.pactomundial.org/2019/10/el-turismo-de-cruceros-y-su-impacto-en-los-destinos/> (último acceso: 7 de diciembre de 2019).

década del siglo XXI, la industria de cruceros forma parte de los hechos consumados de la Globalización política: desarrollo de un comercio internacional entre los principales ejes y grandes puertos alrededor del Mundo, una flota mundial de buques concentrada en pocas compañías, donde los registros abiertos o internacionales son los habituales. Desde luego, al igual que pasa con los buques contenedores y de transportes de mercancías, los armadores recurren a las banderas de conveniencia para reducir sus costes optimizando lo máximo posible los niveles de dotación y las obligaciones contractuales, sobre todo aquellas obligaciones que suponen excesivo cargo económico como son los costes de personal.

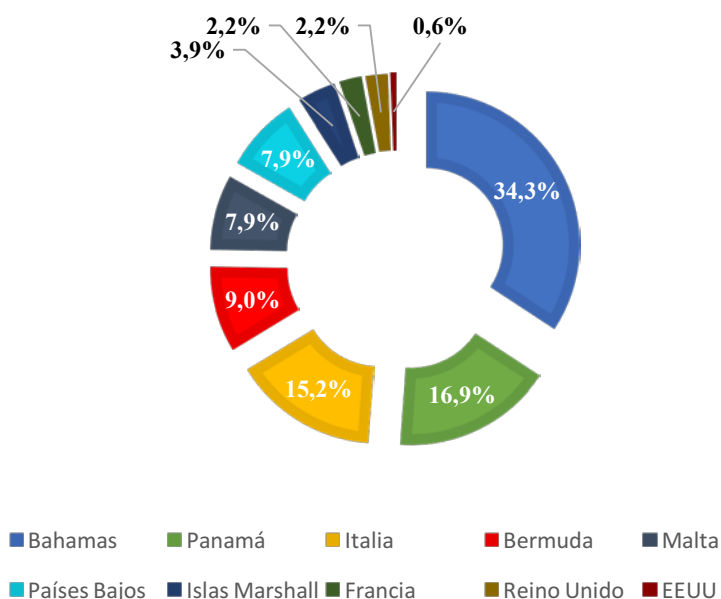
Como en otros sectores de la actividad marítima, la industria de cruceros es sensible los periodos recesivos de la economía y a las condiciones de explotación de los buques junto con las exigencias en su explotación.

En efecto, a nivel mundial, se identifican solo cinco grandes compañías que lideran el mercado de la industria de cruceros capitalizando cerca del 90 % de la industria a escala global. Además, se puede exponer junto a ello, que la concentración de esta riqueza está en muy pocas manos. La norte americana Carnival Cruise Line es la primera compañía del mundo con una flota de cruceros del mundo matriculada en países como Panamá o Bahamas.

Además, cuenta con compañías filiales de reconocido prestigio como Costa Cruceros o Sunshine Shipping Corporation. Le sigue la noruega Royal Caribbean Cruises LTF con sede en Miami y con una flota matriculada en Bahamas. Sus filiales son Pullmantur Cruises, CDF Croisières de France, MÁS. Otras compañías con una intensa presencia en el sector son la estadounidense-bermudeño *Norwegian Cruise Line* con una flota matriculada casi en su totalidad en Bahamas, y la compañía Ítalo-suiza MSC Cruceros con una flota matriculada en Panamá³.

Estos cinco grandes grupos de compañías junto con sus filiales gestionan la mayoría de la flota a nivel mundial ocupando un segmento importante en la capitalización del sector. Como se ha evidenciado, las compañías eligen para matricular sus cruceros los registros abiertos, principalmente, destaca Bahamas (34.3%), y Panamá (16.9%), seguidas de otras banderas de conveniencia como son Bermuda (9%), Malta (7,9%) e Islas Marshall (2.2%), convergiendo entre todos ellos el 72% de la flota mundial.

³ Los datos de los buques y de la flota se pueden consultar en: <http://www.equasis.org/EquasisWeb/restricted/Search?fs=Search> (último acceso: 7 de diciembre de 2019).



Distribución de la flota objeto de estudio por pabellón de abanderamiento

Fuente: Arranz, A.; Piniella, F. y Cerbán, M. M.: "Initial Approach to Safety on Cruises Ships: Structure of the Sector", *The International Journal of Marine Navigation and Safety of sea Transportation*, Volume 12, Number 4, December, 2018.

Pues bien, el crucero no deja de ser un tipo de buque caracterizado por su inherente movilidad e ideado para navegar por las aguas jurisdiccionales de muy diversos Estados. Con esta idea, se ha expresado que ello ha dificultado la aplicación de las normas laborales y sociales; a la par, que ha sido el punto de confluencia de diversas leyes⁴.

Se une otro hecho compartido en la industria marítima, cual es el protagonismo que asumen los sujetos que interactúan en ella. El factor empresarial teje un entramado de sociedades y de empresarios de diferentes nacionalidades con vinculaciones, a veces ficticias, que dificultan conocer quién será el sujeto responsable de las obligaciones que nacen ante el negocio marítimo. *A priori*, en este escenario concurren diversas legislaciones nacionales aplicables, con las complicaciones que de ello resulta en el Derecho internacional.

Desde luego, a pesar de lo que se pueda mantener por otras disciplinas, lo cierto es que el buque en modo alguno es una extensión del territorio donde se matricula, pero, sin embargo, es interesante atender a un aspecto singular de esta industria: que la bandera de la nación que enarbole el buque tendrá su trascendencia en las relaciones laborales marítimas.

A tenor de esta singularidad, se puede determinar que la industria marítima se caracteriza por su extraterritorialidad al aplicarse, de forma tradicional, la conocida como ley de bandera. De este modo el registro del buque es un acto administrativo que determina su nacionalidad, y desde posturas tradicionales, ha sido el criterio para fijar la jurisdicción

⁴ En mayor profundidad, léase Carril Vázquez, X. M.: "Aspectos laborales y de seguridad social de los pabellones de conveniencia". Revista española de Derecho del Trabajo, 108/2001, BIB/2001/1741. Sobre la dispersión de las normas relacionadas con esta prestación laboral léase Sánchez -Rodas Navarro, C.: "El Convenio sobre el Trabajo Marítimo y el Derecho social comunitario", *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 82, 2009, pp. 45-64.

del Estado que lo abandera y para erigir la ley aplicable a las relaciones jurídicas que acaecen a bordo del buque⁵.

Así, y en un principio, se da la singularidad de que los trabajadores del mar son sujetos protegidos por el ordenamiento jurídico del Estado que da la nacionalidad al buque. Ahora bien, el problema se plantea cuando el Estado que otorga la nacionalidad al buque, carece de un mínimo de protección legal, estando muy alejados del prisma protector característico del sistema occidental. Consiguientemente, este tipo de registros plantean una serie de problemas cuando se mantiene como criterio aplicable la ley de bandera en un contexto de globalización económica⁶.

En la industria marítima en general, pero en la industria de cruceros en particular, se hace imperioso articular la formulación de un marco internacional que sea trasladado al fuero interno de los Estados. Este marco regulador debe quedar garantizado en su aplicación práctica con un control público por parte de los inspectores de puerto y con un control privado de otras organizaciones, como la *International Transport Federation* (ITF) en lo que atañe de forma específica a las condiciones de trabajo y de vida del personal que presta servicios en este tipo de embarcaciones.

II. LA REGULACIÓN DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

Desde la Organización Internacional Marítima (OMI) se ha ido adoptando un conjunto de medidas que incluyen reglas de seguridad y prescripciones para la prevención de la contaminación que provoca los cruceros. En este punto, y de forma concreta en lo que afecta a la regulación de la seguridad marítima, los buques de crucero tienen que cumplir con las reglas de los Convenios Internacionales de Derecho Marítimo.

Bien, obra apuntar que la creación del Derecho marítimo mediante convenios internacionales está encomendada en pocas instituciones, entre las que tiene un protagonismo indiscutible la OMI en cuanto impulsora de convenios marítimos de Derecho público y de Derecho privado y en cuanto a promotora del establecimiento de una administración marítima eficaz y competente⁷.

Los tres Convenios esenciales de la OMI son el SOLAS, el MARPOL y el STCW78. Cada uno de ellos hace un énfasis especial en los diferentes aspectos que conforman la seguridad: el buque, el entorno marino y el factor humano⁸. Estos tres convenios

⁵ Esta singularidad de la industria marítima proviene del acto de registro en sí. El registro es un acto administrativo por el que un buque adquiere la nacionalidad del Estado donde el armador lo matricula. Así, el buque forma parte del Estado y se aplica a los trabajadores la legislación laboral y de seguridad social de su nacionalidad. Así, lo prevé el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho en el Mar de 1982 (CNUDM) y el propio Código Civil Español en su artículo 10.2.

⁶ Sobre los problemas que plantea Bernal Santamaría, F.: Hacia la búsqueda de un criterio para determinar la ley aplicable al trabajo marítimo: la responsabilidad del armador ante el Reglamento 883/2004. En *E Revista Internacional de la Protección Social*, N° 1, 2016. Consulta en <https://institucional.us.es/revistapsocial/index.php/erips/article/view/8>.

⁷ Vid. Gabaldón García, J. L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012, págs. 56-60. La doctrina mercantilista ha venido a trabajar la regulación de los buques de cruceros, entre ellos es destacable Pulido Begines, J. L.: *Cruiseships contracts: transport or package tour?*, *Temas de Derecho dos Esportes* III, pp. 63-83, y en "Diritto dei Trasporti", anno XXVI, 2, Edizioni AV. 2013.

⁸ La reglamentación ordenada por la OMI se escenifica en el Convenio SOLAS (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar), adoptado en 1974 y en vigor el 25 de mayo de 1980;

conforman los tres pilares fundamentales de la reglamentación marítima internacional formulada por la OMI.

La aplicación por parte de los Estados de esta normativa es extremada y detallada, y desde instancias internacionales (y comunitarias) se vela por su estricto cumplimiento, puesto que se convierte en una máxima aquello de que la exigencia de su cumplimiento no puede quedar al arbitrio de la acción unilateral.

En esta regulación “triangular” los buques de crucero tienen que prestar especial atención a la contaminación de las aguas y a la contaminación atmosféricas tratando de reducir con la aplicación de las nuevas tecnologías las emisiones de CO₂, la eliminación de los residuos y el tratamiento de las aguas en aplicación del Anexo V del MARPOL que prohíbe tirar al mar cualquier tipo de residuo sólido salvo los restos de comida.

Este objetivo de la OMI es compartido por la propia CLIA que ha anunciado el propósito de la industria del transporte marítimo de reducir las emisiones del 40 % para el 2030 hasta convertirse en una industria decarbonizada para finales del siglo, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible definidos en la Agenda 2030.

Se ha señalado que tanto los gobiernos, como las administraciones públicas recogen una serie de normativa y de políticas para obligar a los cruceros a adaptarse para garantizar la sostenibilidad de sus actividades en tierra, de la sociedad, del sector en la economía y del territorio en el que opera⁹. Lo cierto es el debate sobre los efectos de la industria en la degradación del aire, de la atmósfera y de los mares está en el centro del debate en foros académicos y profesionales, y ocupa páginas en la prensa y en informes de distintas asesorías con resultados del todo contradictorios sobre el grado de afectación de los destinos visitados por estos cruceros.

En cuanto a la formación, cabe apreciar que las singularidades de la prestación laboral precisan unas exigencias formativas que se adquiere cursando la titulación profesional o universitaria de la marina mercante. Sin embargo, y habida cuenta que en un crucero desempeñan servicios no solo trabajadores titulados en profesiones náuticas, sino también personal de fonda, como quienes prestan servicios de atención a la dotación y pasajeros, es necesario exigirles una mínima formación principalmente, aunque no solo, para garantizar la seguridad a bordo.

Siendo así, la OMI se ha guiado de la máxima del factor humano como principal desencadenante de accidentes marítimos, y es por ello que ha velado por instrumentos para formar y adiestrar a los trabajadores de tal modo que adquieran las competencias y las calificaciones precisas y subsumidas a tal fin. No cabe duda de que lo determinante que es la formación para garantizar una navegación segura y unos mares limpios. Además, la exigencia formativa actúa como límite para tutelar y salvaguardar los bienes jurídicos que han de ser protegidos, como son la vida y la seguridad de las personas a bordo.

MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques), adoptado en 1973 y protocolos de 1978 y 1997, entró en vigor el 2 de octubre de 1983; y el Convenio SCTW (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar), aprobado en 1978, entró en vigor el 28 de abril de 1984 y revisado de forma sustancial en 1995 y 2010.)

⁹ Vid. <https://www.pactomundial.org/2019/10/el-turismo-de-cruceros-y-su-impacto-en-los-destinos/> (último acceso: 7 de diciembre de 2019).

En este marco, la OMI expone que la formación sobre gestión de emergencias tiene que ser realizada por los capitanes, por los jefes de máquinas, por los primeros oficiales de puente, por los primeros oficiales de máquinas y, en general, por toda persona designada en el cuadro de obligaciones que sean responsable de la seguridad de los pasajeros en situaciones de emergencia a bordo de estos buques.

Además de ello se tiene que advertir una concreción con respecto a la formación, y es que la formación contenida en el SCTW 78 es aplicada tanto al personal marino del crucero, como también al resto de la gente de mar sobre seguridad de los pasajeros, seguridad de la carga e integridad del casco tiene que ser realizada por aquel personal que sea responsable directo del embarco y desembarco de pasajeros, de las operaciones de carga, descarga o sujeción de la misma, o de cerrar las aberturas del casco a bordo de estos buques¹⁰.

Por último, es evidente que el fenómeno de gigantismo global ha llegado a la industria de cruceros en búsqueda de la mayor rentabilidad para aumentar la oferta y optimizar los gastos de explotación. Ante este deseo, algunas navieras, desatendiendo los consejos de construir buques más pequeños, han incorporado a su flota auténticas ciudades flotantes con capacidad para transportar hasta a seis miles personas (entre trabajadores y cruceristas).

La preocupación de la OMI por la construcción de estos “gigantes marinos” desató en su momento la promulgación de enmiendas al Convenio SOLAS para reducir y evitar las posibilidades de sucesos y de accidentes¹¹.

Pues bien, hasta aquí se ha realizado una mención mínima sobre la regulación en seguridad marítima y medioambiental aplicable a los buques de cruceros. Sin duda, es de un factor que suscitó y sigue suscitando la preocupación de las instituciones marítimas internacionales. En esta labor y en esta preocupación, hay que denotar el alto valor patrimonial del buque, así como las importantes pérdidas materiales, medioambientales y humanas que comporta cualquier tipo de accidente o de siniestro marítimo que ha ocurrido en las aguas de los Estados con las innumerables consecuencias que ello ha tenido en diferentes órdenes.

A. LA APLICABILIDAD DEL CONVENIO DEL TRABAJO MARÍTIMO EN LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

Se ha advertido que la industria de cruceros está sometida a una estricta y sólida regulación para atender de los requisitos específicos recogidos por la OMI. En esta línea, la misma CLIA señala que la primera prioridad de la industria es la seguridad de los trabajadores a bordo y de los pasajeros a bordo en el transcurso de las travesías¹². Y es que no puede pasar por alto, que los cruceros están sometidos a las inspecciones regulares

¹⁰ Información en <http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/passengership/Paginas/Default.aspx> (último acceso: 7 de diciembre de 2019).

¹¹ Los buques que operan en este sector están sometidos a una regulación estricta con una diversidad de normas que alcanza a todos los aspectos de la construcción y de la explotación del buque. Vid. The IMO passenger ship safety initiative <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Documents/Article-Seaways%20Magazine.pdf> (último acceso: 8 de diciembre de 2019).

¹² Esta declaración por parte de la Asociación Internacional en <https://cruising.org/about-the-industry/policy-priorities/Cruise%20Industry%20Regulation> (último acceso: 7 de diciembre de 2019).

del propio Estado que lo abandera, y también a los controles que procedan en los puertos en los que haga escala por parte de las Autoridades del Estado Rector del Puerto.

Así las cosas, a los cruceros se les aplica con total regularidad los tres Convenios Internacionales de la OMI que ya hemos mencionado (MARPOL, STCW 78 y SOLAS). Se ha de saber que EEUU siendo un lugar de tránsito y de recalada de cruceros (por ejemplo, desde Miami) tiene implantadas agencias como la Guardia Costera de los Estados Unidos o la Agencia de Protección Ambiental (entre otras) que se encargan de emitir normativa específica para el control de los puertos, la seguridad de la navegación y de vigilancia marítima y protección del medio marino en todos sus aspectos y de todos los buques que recalcan en sus puertos. Junto a ello, también les son aplicables la norma que emana de la Organización Mundial de la Salud y más concretamente de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Y ello, muy a pesar que los temas laborales han estado relegados a un segundo plano de la agenda internacional, tal y como se expondrá, *infra*.

Como se ha descrito, la OMI de forma específica ha velado por el cumplimiento de los deberes medioambientales, impulsada por desgraciados accidentes marítimos acaecidos en sus aguas y por los intereses económicos que subyace detrás de esta industria. Con este planteamiento de futuro se dibujó una agenda para eliminar de la navegación los buques subestándares y conseguir que de forma general todos cumplieran las normas mínimas sobre seguridad marítima. Este objetivo era prioritario en un escenario de globalización al que acompaña la desregulación tan inherente a esta industria, y que ha llegado a alcanzar niveles alarmantes¹³.

Como es natural no cabe criticar esta inquietud, ni siquiera, aunque esta reacción oculte tras tres alarmas: el temor de los gobiernos al rechazo social que estos sucesos levanta en la opinión pública, el impacto medioambiental para los Estados ribereños, y el golpe económico para las empresas marítimas.

No obstante, sí se reclama mayor protagonismo de los temas laborales, al menos en la misma medida que despierta aquél (el medioambiental), y que sirva para reconstruir un pilar social de los derechos laborales en el mar. En relación a esta petición, es justo anotar que la preocupación por la seguridad marítima y el medio ambiente ha construido un avance en la regulación y control de las cuestiones laborales, al evidenciarse la incidencia del factor humano en los accidentes marítimos, de velar por unas condiciones de trabajo dignas para evitarlos¹⁴. En concreto, para lograr el propósito de prevenir los riesgos medioambientales y eliminar los buques subestándares se fueron adoptando acuerdos

¹³ Chaumette, P., “Le contrôle des navires par les Étatsriverains”, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, núm. 35, 1999, págs. 55-72; “Les transformationsausein de la marine marchande - Une relation de travail sans attaches?”, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, T. XIX, 2001, págs. 53-93; “Une économie maritime mondialisée: à quel prix?”, Regards, Dossier Océans: la nouvelle frontière, 2011, pp. 201 y ss.

¹⁴ Vid. Fotinopoulou Basurko, O., “La incidencia de la evolución normativa sobre seguridad marítima internacional en la protección de los derechos sociales de la gente de mar”, en AA.VV. *La Seguridad Marítima y los derechos sociales de la gente de mar*, Gomylex, Bilbao, 2014, pág. 23; Chaumette, P., “Le droit du travail des gens de mer en chantier – Déconstruction/Reconstruction”, Convegno “Il lavoro marittimo in Europa, Università di Genova”, Facoltà di Giurisprudenza, Cattedra di Diritto del Lavoro, 24 mai 2004. Acceso en: http://www.obs-droitsmarins.fr/_bibli/articlesPage/402/docs/droit_travail_gm_chantier_pc.pdf; Bogoulla, C. y Gillotreau, P., “Shortage and labour productivity on the global seafaring market”, en AA. VV. (coord. Chaumette, P.) *Seafarers: an international labour market in perspective*, Gomylex, Bilbao, 2016, pág. 40.

administrativos de carácter regional, para velar y mantener un control sobre las condiciones a bordo de aquellos buques que recalcan en el Estado rector del Puerto (siendo pionero el modelo del MoU de París de 1982)¹⁵.

Bajo el impulso de la OMI, se firmaron otros acuerdos regionales hasta contar con una red mundial de inspección y administraciones marítimas que se proyecta en todas las zonas y océanos del mundo, aunque de momento se está muy lejos de un acuerdo internacional colaborativo¹⁶.

Con estos acuerdos, las administraciones marítimas de puertos tratan de controlar los buques extranjeros que los visitasen, y así detener o prohibir la entrada a aquellos que incumpliesen con las disposiciones internacionales, exigiéndoles los mismos requisitos que a los nacionales. La actuación desarrollada abarca la inspección de buques extranjeros en puertos nacionales, dándoles el derecho de verificar que sus condiciones, su equipo y su dotación cumplen con los requisitos internacionales, de acuerdo al cumplimiento de unos estándares que vienen indicados fundamentalmente por los Convenios internacionales de OMI.

Así las cosas, se extiende la aplicación y el control de unos estándares laborales mínimos con la instauración de un sistema de certificación internacional, y se visualiza el último eslabón del proceso de jurisdicción compartida en el que Estado de puerto no solo tenga que vigilar los aspectos técnicos del buque, sino también velar por las condiciones socio laborales de los trabajadores a bordo. En esta línea, la solución proclamada es la configuración de redes internacionales de administraciones marítimas en Estado rector del puerto que impongan, coaccionen (y multen) a los Estados por los incumplimientos

¹⁵ Los acuerdos regionales entre administraciones marítimas para la coordinación de las inspecciones del Estado rector del puerto se han adoptado a través de la forma de un memorándum de entendimiento. El primero de ellos fue llevado a cabo en 1978, conocido como Memorándum de La Haya, con el objetivo fundamental de supervisar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio nº 147 de la OIT referente a las condiciones de vida y trabajo a bordo. Debido al accidente en 1978 del buque “Amoco Cádiz” en las costas de Bretaña, se decidió ampliar su ámbito a otros convenios de la OMI, lo que se llevó a cabo en París en 1982. En la actualidad, los países partes del MoU de París son Bélgica, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Malta, los Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, la Federación de Rusia, Eslovenia, España, Suecia y el Reino Unido. El origen de los acuerdos regionales se sustenta en el deseo de los Estados firmantes de “institucionalizar” su derecho a controlar que los buques extranjeros que entran en sus puertos cumplan la normativa internacional con el objetivo de bloquear y protegerse de los buques subestándares, con los consiguientes peligros y riesgos para la seguridad marítima y la contaminación de éstos.

¹⁶ MoU Viña del Mar (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Cuba, Ecuador, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela); MoU Tokio (Australia, Canadá, Chile, China, Fidji, Hong Kong, Indonesia, Japón, República de Corea, Malasia, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Filipinas, Federación Rusa, Singapur, Tailandia, Vanuatu y Vietnam); MoU caribeño (Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Guayana, Jamaica, Antillas Holandesas, Surinam y Trinidad y Tobago); MoU Mediterráneo (Argelia, Chipre, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Marruecos, Túnez y Turquía); MoU Océano Índico (Australia, Bangladesh, Yibuti, Eritrea, Francia (Isla Reunión), India, Irán, Kenia, Maldivas, República de Mauricio, Mozambique, Myanmar, Omán, Seychelles, Sudáfrica, Sri Lanka, Sudán, Tanzania y Yemen); MoU Abuja (Angola, Benín, Camerún, Cabo Verde, Congo, Costa de Marfil, Gabón, Ghana, Guinea, Guinea Ecuatorial, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Sudáfrica, Santo Tomé y Príncipe, República Democrática del Congo, Guinea Bissau, Gambia y Togo); MoU Mar Negro (Bulgaria, Georgia, Rumanía, Federación Rusa, Turquía y Ucrania); y MoU Riad (Bahréin, Kuwait, Omán, Qatar, Arabia Saudí y Emiratos árabes Unidos). Sobre este aspecto puede consultarse la comparativa realizada por Piniella, F.; Alcaide, J. I. y Rodríguez, E., “A Comparative Analysis of Vessels Detained under the PSC Agreements of Paris, Tokyo and Viña del Mar”, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, núm. 4, 2014, págs. 291-306.

de la norma internacional. Con ello es prioritario la existencia de redes de administraciones marítimas que a través de la cooperación y de la creación de sinergias provean de medidas destinadas a combatir la irregularidad de los registros incumplidores¹⁷.

El panorama descrito es plenamente extrapolable a la industria de cruceros, y es como se ha descrito la realidad de la navegación demuestra que los buques realizan viajes internacionales y que están matriculados en países (en los que pueden no hacer siquiera escala). Por tanto, se hace imprescindible para garantizar el cumplimiento continuo de las disposiciones internacionales un modelo de cooperación entre los países marítimos que son visitados por estos cruceros.

Por tanto, es destacable que el Estado rector del Puerto pueda efectuar inspecciones de los cruceros cuando recalen en los puertos extranjeros con respecto a las materias técnicas y de seguridad marítima, pero también, de forma concreta para las materias sociales. En este orden, es plenamente aplicable el Convenio del Trabajo Marítimo 2006 (CTM2006) promulgado en el seno de la OIT.

El protagonismo de la OIT en la ordenación de las cuestiones laborales en el sector marítimo es absoluto, pues como es sabido desde su creación en el año 1919 se preocupó por promulgar unas condiciones decentes para este sector de actividad¹⁸. Muy a su pesar, lo cierto es que las cuestiones laborales y sociales han estado relegadas en un segundo plano para la industria marítima, tal y como se expuso *supra*. No obstante, y aunque siga estando vigente esta aseveración, no cabe duda que asistimos a un nuevo panorama desde la ordenación y entrada en vigor del CTM2006.

En primer orden, es acertado exponer que el CTM2006 conforma el cuarto pilar fundamental de la reglamentación marítima internacional completando los tres pilares regulatorios erigidos por la OMI, que anotamos *supra*. Como ocurre con esta ordenación, la pretensión del CTM2006 es disponer de una serie de normas extensas y de alcance global para conformar y completar los aspectos que contiene la regulación internacional de la OMI. En segundo orden, el CTM2006 actualiza y refunde en un único instrumento las normas internacionales de Trabajo que desde el año 1919 venía dictando la propia OIT. Del modo expuesto, consolida con nuevo formato más novedoso y actualizado, la totalidad de la norma promulgada por la OIT en relación al trabajo marítimo¹⁹.

¹⁷ Ante este problema algunos autores apuntan al Estado rector del puerto como el verdadero protagonista de la implementación del CTM2006. Vid. Fotinopoulou Basukro, O., “El derecho laboral marítimo: ¿paradigma del futuro de las relaciones laborales terrestres en la era de la globalización económica”, *Revista de Derecho Social*, núm. 63, 2013, págs. 138 y ss; Piniella, F.; Silos, J. M. y Bernal, F., “Whowillgiveeffect to theILO’sMaritime Labour Convention, 2006?”, *International Labour Review*, Vol. 152, n. 1, 2013.

¹⁸ Un año después de la creación de la OIT, en la primera sesión marítima en Génova, la OIT adopta los primeros Convenios y Resoluciones sobre el trabajo marítimo. Hasta la promulgación del CTM2006, la OIT había formulado más de un centenar de instrumentos marítimos. Muchos de ellos han sido incorporados y actualizados en el cuerpo del CTM2006. En la actualidad, y siendo el primer centenario de la OIT, se ha marcado el objetivo de lograr las 100 ratificaciones del mismo. Ya ha sido ratificado por 95 Estados que representan el 91 % de la flota mercante mundial.

¹⁹ Se advierte que, por diversas razones, el CTM2006 no ha refundido ni el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), ni el Convenio núm. 108, de 1958, revisado por el Convenio núm. 185; tampoco se han refundido, el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), ni el Convenio sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (núm. 15).

Desde la OIT se ha señalado a partir del 20 de agosto de 2013, fecha en la que entró en vigor, la industria marítima navega bajo el paraguas protector de esta nueva norma internacional que abarca a los trabajadores que desarrollan su actividad en cruceros. Desde esa fecha es pues vinculante para los países ratificantes que deberán exigir que sus buques naveguen bajo las condiciones que estipula el Convenio²⁰. Entre otras, les será requerido a bordo dos documentos específicos, que son el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima siendo una prueba *prima facie* que el buque cumple la norma vigente en lo que respecta a las condiciones socio laborales de los trabajadores embarcados a bordo.

En este aspecto, es de obligado apuntar siquiera brevemente que el Convenio recoge una serie de derechos para que los trabajadores del mar disfruten de unas condiciones de trabajo decentes y es una pieza fundamental para crear condiciones de competencia leal entre las empresas del sector.

De este modo, el CTM2006 se concibe por la OIT como una Carta de Derechos para la gente de mar que trata de garantizar una amplia protección a nivel mundial. A la par, de establecer unas condiciones equitativas para los otros actores implicados en la industria (Estados y empresas) de modo que apuesten por formular y ejecutar condiciones de trabajo y de vida decentes como un instrumento de combate frente a la competencia desleal por parte de los buques incumplidores²¹.

Con respecto a las condiciones de trabajo y de vida a bordo se dividen en cuatro Títulos (el Título 5 versa sobre el cumplimiento y control de la aplicación del Convenio).

El Título 1 contiene los requisitos mínimos para trabajar a bordo, como son la edad mínima, el certificado médico, la formación y calificaciones, y la contratación y colocación.

El Título 2 recoge las condiciones de empleo de la gente de mar tratando los Acuerdos de Empleo, los salarios, las horas de trabajo y de descanso, el derecho a las vacaciones, la repatriación, la indemnización en caso de pérdida del buque o de naufragio, los niveles de dotación, la progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo.

El Título 3 trata sobre el alojamiento, las instalaciones de esparcimiento, la alimentación y el servicio de fonda.

²⁰ En aplicación del derecho internacional en la OIT, el CTM2006 es vinculante desde esa fecha para los países con ratificación registrada de 20 agosto de 2012. Para el resto de países ha entrado en vigor o entrará en vigor en diferentes momentos en aplicación a la misma regla y atendiendo a la fecha en la que registraron su ratificación.

²¹ El CTM2006 se alinea con dos Objetivos de Desarrollo Sostenible, el núm. 8 sobre el trabajo decente y el crecimiento económico y sobre el uso sostenible de los océanos. Además, se incluye dentro del Programa sobre el Trabajo Decente de la OIT de 1999 en relación a la mejora de las condiciones laborales con la adopción de normas mínimas de trabajo universales. Con respecto al primer objetivo, ya se ha hecho referencia con el estudio de la OMI cuando se abordó la importancia del factor humano y de sus condiciones de trabajo en la prevención de los accidentes. Con respecto al segundo objetivo, se ha analizado por autores tan reputados como: Chaumette, P.: “El Convenio sobre el Trabajo marítimo, cuarto pilar del Derecho Internacional Marítimo”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 82, 2009, pp. 65-76.

Por último, el Título 4 establece las estipulaciones sobre la protección de la salud, la atención médica a bordo de buques y en tierra, el acceso a instalaciones de bienestar en tierra, la seguridad social, la protección social y prevención de la seguridad y salud y prevención de accidentes.

Como se puede apreciar, la amplitud y la generalidad de los temas tratados incluye aspectos importantes a bordo del buque como lo son: el descanso, los camarotes, iluminación, ventilación y calefacción, las instalaciones sanitarias, los comedores, la alimentación y servicio de comidas, los informes médicos a bordo, las reclamaciones contractuales, la exposición a riesgos laborales, la cobertura de la seguridad social, la utilización de los servicios privados de colocación y contratación, etc.

Siendo así las cosas, las disposiciones contenidas en los cuatro Títulos del Convenio podrán ser inspeccionadas, no solo por el Estado que otorga la nacionalidad al crucero (Estado de bandera), sino también y de forma específica por el Estado en el que haga escala el crucero (Estado rector del puerto) conforme a los patrones del Título 5. Como se ha mencionado, los cruceros tendrán que portar a bordo el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima que quedarán sujetas a inspección cuando los buques entren en países ratificantes del CTM2006, y ello, aunque el crucero enarbole el pabellón de un país no ratificante del Convenio. Esta posibilidad es plausible en virtud del conocido como principio de trato no más favorable recogido en el propio Convenio²².

Con todo lo expuesto, bajo el paraguas del CTM2006, el personal a bordo tiene derecho a unas condiciones de vida y de trabajo decentes (protección social, protección de su seguridad y de su salud, acceso a cuidados médicos a conocer con exactitud las cláusulas de su contrato y de su recibo de salarios, los parámetros sobre la duración de la jornada laboral diferenciando los horarios de trabajo y de descanso, el descanso diario y entre jornada y jornada, entre otros términos que tendrán que estar estandarizados.

Tras lo expuesto queda claro que el CTM2006 es de aplicación en la industria de Cruceros. Desde luego, hay que concluir que en ningún momento y en modo alguno, el Convenio excluye de su campo de aplicación a este tipo de buques. En este punto, si acudimos a su artículo II. 4 se enuncia que el Convenio se aplica a todos los buques, ya sean de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. En efecto, este precepto se limita a excluir del Convenio a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares. Se advierte con este anuncio que el Convenio se aplica a los buques independientemente del tipo de navegación, esto quiere decir que no tiene en cuenta que la navegación sea internacional o nacional, siempre que cumplan los requisitos esgrimidos por el propio Convenio. Se entiende que se deja a los Estados parte la delimitación específica para la concreción del ámbito de aplicación.

²² La cláusula de trato no más favorable se enuncia para garantizar unas condiciones equitativas para todos de tal manera que los buques matriculados en un pabellón ratificante del CTM2006 no se encuentren en una situación de desventaja competitiva con respecto a los buques de Estados no ratificantes. Es por tanto un instrumento que se alinea con uno de los objetivos del propio Convenio ya señalados *supra*, combatir la competencia desleal.

Como se ha puesto de manifiesto, el CTM2006 es aplicable a la industria de cruceros tratando de implementar en este sector una respuesta global que ofrezca una regulación mínima, aunque efectiva y adaptada a las necesidades de los actores que operan en la misma. En este punto, nos podríamos cuestionar si el cobijo del CTM2006 incluye a los trabajadores que realizan una actividad no náutica a bordo de los cruceros.

B. RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ACTIVIDADES NO NÁUTICAS EN LOS CRUCEROS ¿INCLUSIÓN EN EL CTM2006?

Pues bien, en respuesta a esta cuestión, es conveniente acudir al dictado del propio Convenio para conocer el concepto otorgado a gente de mar (*seafarers* en su versión anglosajona)²³.

El propio Artículo II.1 (f) del CTM2006 define el término gente de mar o marino como toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio. De seguido, en el artículo II.2 clarifica que se aplica a toda la gente de mar (salvo que se exponga expresamente otra cosa). El concepto dado de gente de mar ha sido calificado por la doctrina más reconocida como una noción amplia e híbrida al incluir tanto al personal que desempeña tareas náuticas (unidos al empleador a través de un contrato de enrolamiento o de embarque), como a los trabajadores que realizan a bordo otras actividades no náuticas (unidos al empleador a través de un contrato de trabajo ordinario). Esta definición ha ofrecido la posibilidad que se cobije bajo gente de mar a todos los trabajadores de los buques que presten servicio a bordo independientemente de la función que acometan o del grado de responsabilidad que tengan asignado²⁴.

No obstante, se advierte que, dada la diversidad del concepto para cada Estado Miembro, el Convenio ha tratado de ofrecer un margen a los Estados para que, en caso de duda sobre la condición de gente de mar a alguna de las categorías de trabajadores, la cuestión la resuelva la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. Esto es, en aras de garantizar la flexibilidad inherente a los Convenios OIT, deja en manos de los propios Estados la exclusión de alguna categoría concreta de trabajadores a bordo.

En efecto, la propia OIT ha reconocido que pueden darse situaciones en las que un Estado albergue dudas de si, a efectos del Convenio, debe considerarse o no como gente de mar a alguna/s categoría/s de trabajadores que desempeñan periodos de trabajo a bordo.

Como resultado de ello, la Conferencia General de la OIT adopta un anexo en forma de resolución para ayudar a los Estados a resolver este tipo de dificultades. En ella se aclara que las dudas que pueden plantearse sobre la designación como gente de mar pueden estar

²³ Obra señalar un apunte en relación a la confusión que plantea los términos gente de mar, marino, marinero, dotación y tripulación que se emplean habitualmente como sinónimos cuando en puridad no lo son. La misma OIT incurre en confusiones sobre todo en los documentos traducidos del inglés al español, cuando confunde el término marino (*seafarer*) con marinero (*seamen*). Un ejemplo en https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219665/lang--en/index.htm (último acceso: 11 de diciembre de 2019).

²⁴ El concepto es empleado por Fotinopoulou Basurko, O.: “La noción híbrida de gente de mar en el CTM2006 de la OIT y su plasmación en el ordenamiento español y francés: visión comparada con especial referencia a los alumnos en práctica”, *Revista de Derecho del Transporte*, n.º 19, 2017, pp. 125-141.

relacionadas con el hecho que el personal desempeñe funciones no relacionadas con la actividad cotidiana del buque, tengan formación marítima o no (con formación marítima se refiere por ejemplo a los pilotos portuarios o los inspectores; sin esta formación pueden ser los científicos, los investigadores o los técnicos especializados en plataforma). Otro criterio utilizado por la Resolución se enmarca en el carácter ocasional y a corto plazo de la labor realizada a bordo, cuando su lugar de trabajo principal sea en tierra (como, por ejemplo, los animadores de pasajeros, los técnicos de reparaciones, los inspectores marítimos o los trabajadores portuarios)²⁵.

Posteriormente, la Resolución indica que es posible considerar como gente de mar “a las personas que pasan regularmente más que cortos períodos a bordo, aun cuando no cumplan tareas que se consideren normalmente como tareas marítimas, cualquiera que sea su cargo a bordo. Por ejemplo, las cuadrillas de reparaciones y mantenimiento y el personal especializado contratado para trabajar en el mar a bordo de buques determinados”.

A pesar de lo anterior, es decir, a pesar que se reconozca la dificultad de atender a los requerimientos internacionales y ofrezca una amplia flexibilidad en la definición de gente de mar, la OIT considera necesario aclarar la cuestión de la definición observando que en muchos instrumentos marítimos que ha refundido el CTM2006 se recogían definiciones distintas de gente de mar y que era preciso aclarar esta cuestión para lograr uniformidad en la aplicación de los derechos y de las obligaciones contenidas en el Convenio. Así las cosas, la OIT incoa a los Estados a que realicen un esfuerzo para asegurar la aplicación uniforme del Convenio y a respetar la intención de globalidad expuesta en el artículo II.1. (f), es decir, aplicar el Convenio a la toda la gente de mar.

La verdad es que la regulación de un concepto amplio de gente de mar por parte de los Estados no es una cuestión baladí, pues de ello dependerá que a este personal se le aplique o no los derechos y las obligaciones previstos en el Convenio. Téngase en cuenta que es muy probable que a bordo de los buques (y por supuesto, ello incluye a la industria de cruceros) presten servicios trabajadores procedentes de países que no otorgan el régimen jurídico y social que dispensa el CTM2006. Por este motivo, la OIT insta a los Estados a que tengan en cuenta esta particularidad a la hora de resolver sus dudas acerca de las personas concretas a las que considerar o no gente de mar. En definitiva, se tratar de otorgar a las personas un marco de protección comparable (desde el punto de vista socio laboral) al previsto en el Convenio.

Tratando de cerrar este asunto, se puede señalar que el espíritu del Convenio es ofrecer una protección homogénea a la gente de mar con toda su amplitud, alcanzando no solo a los trabajadores que formen parte de la dotación del buque firmantes de un contrato de embarco realizando las funciones náuticas, sino también a aquel personal de hostelería que desempeña otro tipo de funciones o presta otro tipo de servicios, por ejemplo, a los pasajeros de un buque. Desde luego ello incluye al personal de camarote, de limpieza, al personal del bar, los camareros, personal de cocina, el personal de casino. Pero también, podría incluir a los animadores, a los cantantes o a los esteticistas. Aunque recuérdese la Resolución en la que se indica que se puede plantear algunas dudas si se contrata a un

²⁵ Resolución de 22 de febrero de 2006 relativa a la información sobre los grupos profesionales (VII de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo. Esta Resolución se formuló cuando se adoptó el CTM2006 para ofrecer unas pautas o factores que los Estados podrían tener en cuenta para tomar una decisión al respecto.

artista o una persona que se encargue del mantenimiento y de la reparación del buque durante un crucero o un viaje. En tales se indica, es claro ya que debe ser la Administración de cada Estado miembro quien aclare la situación en la que queda este personal.

Con ello se desea expresar que la promulgación del CTM2006 ha sido si cabe más importante para los trabajadores que desempeñan su actividad en la industria de cruceros, pues se ha encargado de aclarar que, aunque este personal no participe de forma directa en la navegación ni en las operaciones diarias del buque, si pueden ser considerados gente de mar y, por tanto, protegidos por el Convenio. Se trata ciertamente de una novedad a destacar dada la amplitud y el carácter híbrido de la acepción de Gente de Mar empleada por la Comunidad Internacional. Así, antes del CTM2006 este término no incluía a los camareros o al personal de limpieza que presta su actividad en barcos de crucero. Del modo dibujado, y como el Convenio se aplica no solo a los buques mercantes, sino también los buques de crucero, la acepción amplia de gente de mar cobra todo su sentido y permite aplicar el cuadro de derechos y los deberes a los trabajadores de fonda, a los trabajadores de hostelería que prestan su actividad a bordo de ellos.

Con respecto a la encomienda realizada para España, como Estado parte de la OIT, se expone a continuación la reacción española al llamamiento realizado por la OIT. Ésta se limita a una Circular del 19 de abril del 2013 diseñada por el Ministerio de Fomento que ha tratado de determinar el término de gente de mar al fuero interno español (también concreta el término armador y el término de buque).

Esta medida ha despertado las críticas de entre la doctrina iuslaboralista. Realmente, en primer lugar, sí que se ha expuesto la amplitud de miras de la Circular al considerar gente de mar en el sentido subsumido por la OIT, incluso alcanzando a las personas que prestan servicio como animadores, tal y como se detalla a continuación. Lo cierto es que la Circular delimita el término de gente de mar en el sentido de la OIT, pero lo acota al mismo tiempo con más o menos acierto. Bien, la Circular considera a gente de mar (o marino) al siguiente personal:

Primero, a quienes cuente con una formación y estén en posesión del título expedido por algún Estado Miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, y que ejerzan tareas marítimas o profesiones marítimas, tareas de seguridad o de prevención de la contaminación en relación a las funciones de operaciones con el buque.

También considera marino a quienes ocupen puestos de trabajo a bordo definidos en el Cuadro Orgánico de Obligaciones y Consignas, además de a todos los trabajadores como el personal de camarotes, de limpieza, personal del bar, camareros, cocineros, incluso el término alcanza a los animadores o cantantes. En concreción a este personal, la Circular indica como requisito que presten sus servicios a bordo del buque de forma habitual y que no tenga su puesto o su lugar de trabajo principal en tierra.

Otra visión amplia referida a la Circular es que considera gente de mar a quienes se embarcan como guardias privados a bordo con funciones de proteger al propio buque o sus trabajadores, siempre que lo hagan por periodos largos (tres meses o más).

Por último, la Circular expone que los alumnos en prácticas se considerarán gente de mar siempre que embarquen con un contrato (laboral) en prácticas.

Con respecto a este particular, la crítica esgrimida por la doctrina se centra en varios puntos que invitan a la reflexión del lector (y del legislador). Lo primero que se esboza es que con respecto al personal que no realiza funciones náuticas contratado con un contrato ordinario (no un contrato de embarco), la Circular expone que tendrían que estar embarcados por un periodo que no sea corto, esto es, expulsa de su campo de aplicación si se embarca por un periodo de tres meses o menos de duración del embarque.

En este preciso momento, nos podemos plantear que la consecuencia de esta concreción es la inaplicación del CTM2006 con la consiguiente indefensión y laguna legal que ello plantea para el colectivo afectado.

En otra contradicción palpable que promueve la Circular es cuando expulsa de su marco regulador a los alumnos embarcados con un vínculo distinto al contrato laboral en prácticas. En este último aspecto, la doctrina se cuestiona si se trata de una relación laboral o de unos becarios a bordo, y analiza el régimen jurídico de aplicación considerando que se pueden embarcar alumnos en prácticas sin titulación náutica, pero también alumnos con titulación náutica²⁶.

C. LA ORGANIZACIÓN JERÁRQUICA EN LOS CRUCEROS

Dada la naturaleza mundial de la industria marítima, y de la industria de cruceros, muchos marinos trabajan a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un país distinto de aquél donde residen habitualmente. Ya se ha hecho mención que al igual que ocurre con los buques mercantes, lo más habitual y generalizado es que los buques de cruceros estén inscritos en los registros abiertos, principalmente, en Panamá o en las Islas Marshall. Siendo en así, y si se aplica el criterio tradicional de la ley de pabellón, lo más común es que se aplique a los trabajadores empleados a bordo la legislación socio-laboral de la bandera del crucero.

En esta línea, las fuentes normativas de cada Estado fijan la estructura y composición de los trabajadores a bordo. En ello, cobra especial interés las disposiciones legales y reglamentarias, así como en su caso los convenios y acuerdos colectivos.

El buque se presenta como un organigrama jerárquico organizado por departamentos según su función, y en el que se sitúa al capitán como el máximo responsable del buque, ubicado en la cúspide de la pirámide organizativa. Después del capitán, están los oficiales que son los tripulantes que precisan de estar en posesión del título superior y de las atribuciones establecidas legalmente para desempeñar sus funciones. Entre ellos, estarían el oficial de puente y cubierta, el oficial de máquinas, el oficial radio electrónico, el sobrecargo y el Inspector.

En segundo orden estaría el grupo de maestranza compuesto por tripulantes que tienen una acusada competencia práctica o especialización para poder ejercer las funciones y trabajos a bordo. Entre ellos estarían el contra maestre, calderero, fontanero, bombero, electricista, mayordomo o cocinero². Por último, están los subalternos que son los tripulantes que desempeñan a bordo cometidos que requieren determinados

²⁶ Fotinopoulou Basurko, O.: “La noción híbrida de gente de mar en el CTM2006 de la OIT y su plasmación en el ordenamiento español y francés: ...”, op. cit., pp. 136-141

conocimientos, sin llegar a los exigidos para la maestranza. Entre ellos, están el marinero, el camarero o el ayudante de cocina.

Por otra parte, en los buques de carga se distinguen principalmente dos departamentos el de cubierta-puente, relacionado con la navegación y las operaciones de carga y descarga; y el de máquinas, para el control de la propulsión y el mantenimiento del buque.

En el caso de los buques de pasaje hay que acudir un departamento más, conocido como fonda. El antiguo Departamento de radiocomunicaciones ha desaparecido prácticamente en los buques, asumiéndose en el puente de navegación las funciones que los oficiales radio llevaban a cabo.

Transversalmente, en cada departamento se distinguen las tres categorías: oficiales, maestranza y subalternos.

En el departamento de cubierta-puente puede haber primer, segundo y tercer oficial que se turnan para cubrir las guardias en el tramo horario estipulado en la organización del trabajo. El primer oficial es el responsable del departamento. El oficial que lleve el mando como piloto asume funciones técnico-náuticas y documentales. Si el buque está navegando, las funciones se centran en el mantenimiento de la cubierta y unidades del buque, mientras que cuando el buque esté en puerto realiza operaciones de carga y descarga junto con el personal portuario de estiba. En definitiva, el primer oficial se encarga de los pormenores de la dirección de la navegación bajo la supervisión y el mando del capitán.

En el departamento de máquinas puede haber hasta un tercer oficial y el jefe de máquinas es el responsable. Este departamento tiene funciones de carácter técnico para garantizar el mantenimiento y la necesaria reparación del buque mientras navega. Por último, el departamento de fonda está dirigido bien por un sobrecargo para buques de grandes dimensiones (como, por ejemplo, un crucero o un buque de líneas de camarotes) o por un mayordomo para buques de menores dimensiones. El sobrecargo es un primer oficial que normalmente ha sido con anterioridad un oficial de puente. En la categoría de subalternos se distingue una gran variedad de personal, desde camareros, peluqueros, dependientes, animadores, cantantes, y cualquier personal marítimo que pueda ser susceptible de trabajar a bordo de los grandes

Como se ha referido, el organigrama que presenta un crucero va a depender del país de bandera, pero también de la propia naviera y del tipo de barco. A grandes rasgos, se diferencia, por un lado, los trabajadores a bordo que realizan operaciones marítimas, con funciones y esquema expuesto *supra*, como pueden ser Capitán, oficiales y subalternos, oficiales de cubierta, de mantenimiento del buque o marineros. En segundo lugar, se distingue al personal con funciones en la hostelería o en la atención a los pasajeros, que pueden estar en secciones tan diversas como pueden ser el casino, las tiendas, el gimnasio, el spa, la seguridad, los servicios de atención al empleado o al cliente, como servicios médicos, las excursiones, la fotografía, y un sin fin de servicios de entrenamiento que las diferentes navieras ofrecen a bordo.

En complemento a este tipo de servicios, es muy habitual que los cruceros ofrezcan una serie de operaciones colaborativas a pie de puerto, con oficinas en distintas sedes relacionadas con las excursiones, las ventas y la atención al cliente. Es posible que este

tipo de servicios o instalaciones pertenezcan a la propia naviera o que los subcontrate. En cualquier cosa, no cabe duda que si los servicios se prestan en tierra, quedarían fuera de la protección dispensada por el CTM2006.

III. CONCLUSIONES

Tras el estudio del régimen jurídico aplicable a los trabajadores de crucero, y de forma concreta, a los trabajadores con funciones no náuticas a bordo de un buque de crucero se podrían plantear una serie de interrogantes para abrir líneas futuras de investigación poco o nada tratadas por los iuslaboralistas.

Lo primero a esbozar es que la doctrina mercantilista ha prestado la debida atención, y por supuesto, con la vertiente propia de su disciplina, al tratamiento dispensado por el legislador a los buques de crucero. Como en otras facetas del Derecho Marítimo han copado las páginas de las principales discusiones sobre la materia.

A esta labor se ha ido acompañando desde otras disciplinas para atender los importantes retos que plantea el auge y la consolidación de la industria de cruceros en nuestra sociedad actual. Estamos hablando de estudios emprendidos de disciplinas tan variadas como la economía, el turismo, el medio ambiente o la seguridad marítima.

Desde estas líneas, se desea ofrecer un acercamiento y un pequeño paso a los retos que tenemos los iuslaboralistas a la hora de enfrentarnos al estudio y a la aplicación del CTM2006 en todas sus facetas. Un aspecto esencial del CTM2006 ha sido las consecuencias que ha tenido para los trabajadores que prestan servicios a bordo de cruceros.

Tal y como se ha definido, esta Carta de los Derechos Socio Laborales de los Trabajadores del Mar ha debido de cambiar, al menos sobre la letra de la ley, las relaciones laborales marítimas a bordo de los cruceros.

Desde la promulgación y la entrada en vigor del CTM2006 se asiste a una nueva realidad para los trabajadores embarcados en los cruceros, y ello, con independencia de la naviera o de la bandera que honde el buque, si hacen escala en puertos ratificantes del Convenio. Esta aseveración descansa en dos sólidos argumentos:

El primero se relaciona con la aplicación casi universal del Convenio, que está en torno al 91 % de la industria y que se pretende llegar a los 100 Estados ratificantes. Lo cierto, es que, de forma muy mayoritaria, el Convenio ha sido ratificado por países por los registros mayoritarios, como Panamá o Las Islas Marshall. Así las cosas, a un porcentaje cada vez más intenso de la flota mundial se le aplica el Convenio. Ello debe implicar una homogeneización, aun sea bajo mínimos, de las condiciones socio laborales a nivel internacional y un paso importante para conseguir el objetivo del Programa de Trabajo Decente proclamado por la OIT, los Objetivos de Desarrollo sostenible relacionados con la navegación segura (y con el trabajo docente). Como se ha expuesto, son unos objetivos también planteados y compartidos por la propia OMI.

El segundo se relaciona con la aplicación del principio de trato no más favorable ya expuesto en el texto. La aplicación de este principio debería ayudar a conseguir los objetivos narrados y por supuesto, debería combatir la competencia desleal que durante

tanto tiempo ha caracterizado a esta industria. De hecho, se ha expuesto que los países que visitan los cruceros tienen total autoridad para asegurarse que a bordo se cumplen la regulación internacional. Y ello, no solo con respecto a las cuestiones técnicas y atinentes a la seguridad marítima, sino también y de forma particular, se puede exigir a bordo el cumplimiento y la regulación internacional en los aspectos socio laborales descritos en el Convenio.

A ello se le suma, las propias inspecciones y controles que debe realizar el Estado de bandera sobre su flota para asegurar y garantizar que los buques registrados en su pabellón cumplen con los requisitos internacionales establecidos a tal efecto.

En otro orden de cosas, la industria de cruceros tiene unos resultados indiscutibles en el desarrollo del turismo, en la fisonomía de las ciudades, siendo un nicho de empleo directo e indirecto en los destinos en los que hace escala. Todo ello repercute de forma considerable en la economía de las naciones con un aumento a tener en cuenta en el Producto Interior Bruto de los países que son un fiel destino para los cruceros. Desde luego, con esta consideración no se puede cerrar los ojos a las repercusiones medio ambientales de las aguas y de las ciudades por el tránsito y por la recalada de estos cruceros en nuestros mares y en nuestras ciudades.

De esta situación se han venido preocupando y ocupando desde instancias internacionales para elaborar normas internacionales que afectan de forma considerable al sector. Así, la OMI ha ido proclamando medidas destinadas a paliar la contaminación y los vertidos de este tipo de buques, así como a tomar medida de las dificultades que plantea el agigantamiento de los buques de crucero. Se trata de un verdadero marco de cooperación internacional al considerar la materia medio ambiental y de seguridad marítima como una exigencia internacional que no se puede dejar al arbitrio de la acción estatal unilateral.

Con ello, se abre un espacio para la reflexión de cara a tratar con la misma exigencia a los asuntos socio laborales de los trabajadores que desempeñan su actividad a bordo de los cruceros.

En este albur, se trata de seguir analizando el régimen jurídico aplicable a toda la gente de mar, pero en toda su extensión. Y ello, de forma independiente a las tareas que realice a bordo. Es decir, ya sean tareas propias de la navegación, o con funciones no afectas a la navegación.

Con todo lo expuesto podemos concluir que contamos con autoridades internacionales dotadas de la capacidad para regular de forma más o menos rigurosa las operaciones y las actividades de los cruceros en nuestros mares y en nuestros puertos. Las instituciones que han venido dotando de este marco regulador son principalmente la OIT y la OMI. La capacidad de estas instituciones alcanza a diversas variables como son la seguridad marítima, a la protección del medio ambiente, a la protección sociolaboral de la gente de mar.

Además, esta regulación internacional es revisada y actualizada con cierta periodicidad. En el seno de la OMI con las reuniones específicas de sus comités y de sus comités. En el seno de la OIT, y desde la entrada en vigor del CTM2006 hemos sido espectadores de hasta tres Enmiendas al contenido originario del Convenio. Con ello, somos espectadores de un marco regulador en permanente evolución para adaptarse a las necesidades de este

sector. Solo falta que el legislador español considere la importancia de este sector no solo para la economía de su nación, sino también como fuente reguladora y como garantía de un contenido mínimo y decente para los trabajadores que desempeñan su actividad a bordo de cruceros. Y ello, independientemente de la garantía y de las funciones realizadas o de las responsabilidades que les encomienden y sin requisitos que desnaturalicen el espíritu de la norma.