



Universidad Tecnológica ECOTEC
Facultad de Derecho y Gobernabilidad

Título del Trabajo:

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006), y su incidencia en los derechos laborales de los trabajadores de este segmento en el año 2018 en la provincia del Guayas

Línea de Investigación:

Gestión de las Relaciones Jurídicas

Modalidad de titulación:

Proyecto de Investigación

Carrera:

Facultad de Derecho y Gobernabilidad
Énfasis: Legislación Empresarial y Tributaria

Título a obtener:

Abogada de los Tribunales y Juzgado de la Republica
Énfasis Legislación Empresarial y Tributario

Autor (a):

Eva Paulette Chambers Chiriboga

Tutor (a):

Abg. Mercedes Coronel Gómez. Mgs.

Samborondón – Ecuador

2019

DEDICATORIA

Ante todo, a Dios, por su infinita misericordia de permitirme cumplir con esta meta.

A mis padres (Jorge Chambers Parrales, Gladys Chiriboga Alarcón) hermanos y sobrinos (Tamara Chambers Chiriboga, Johanna Altamirano Chiriboga, Soucker Celleri Altamirano, y Juliette Valverde Altamirano) y mis amigos incondicionales Juan Cazares Villacrés y Andrés Chapín Zumban.

A todos los nombrados les dedico este trabajo quienes me motivaron en todo el camino y me apoyaron en todo momento.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios, primeramente, a mi padre por su infinito apoyo incondicional por ser mi maestro y mi guía, y a mi madrina Norma León, quien ha sido mi soporte en todo el camino.

A los docentes quienes aportaron con su prestigioso conocimiento y enseñanza durante mi carrera universitaria.

Finalmente, agradezco a la Abg. Mercedes Coronel, quien además de ser mi tutora de tesis, mi guía paciente y sabia en todo este proceso de titulación.



Generando desarrollo. cambiando el futuro

CERTIFICADO DE REVISIÓN FINAL

CERTIFICO QUE EL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

TITULADO:

EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO (MLC 2006), Y SU INCIDENCIA EN LOS DERECHOS LABORALES DE LOS TRABAJADORES DE ESTE SEGMENTO EN EL AÑO 2018 EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS.

ACOGIÓ E INCORPORÓ TODAS LAS OBSERVACIONES REALIZADAS POR LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL ASIGNADO Y CUMPLE CON LA CALIDAD EXIGIDA PARA UN TRABAJO DE TITULACIÓN DE GRADO.

SE AUTORIZA A: EVA PAULETTE CHAMBERS CHIRIBOGA

QUE PROCEDA A SU PRESENTACIÓN.

Samborondón, 25-11-2019

Mgs. MERCEDES CORONEL GOMEZ

TUTOR

RESUMEN

El objetivo del presente trabajo de titulación ha sido realizado con un objetivo consistente en un estudio y análisis sobre los derechos laborales de los trabajadores marítimos en Ecuador en relación a lo establecido en el convenio sobre los trabajadores marítimos (MLC 2006), las cuales, durante años han sido desatendidas por la normativa ecuatoriana, conformándose con la aplicación de las mismas normas que las que regulan el trabajo continental. Incluye el estudio comparativo entre el Derecho del Mar y Derecho Marítimo, junto con el desarrollo y estado actual, de cada una de las ramas jurídicas. Dentro del Derecho Marítimo analizare las relaciones jurídicas para el desarrollo del presente proyecto, que versarán sobre las relaciones laborales y situación jurídica nacional, tanto como internacional de la “Gente de Mar”. Se presentarán los tipos de registros de las embarcaciones y la problemática del sector, conocida como “Banderas de Conveniencia”, y de que forma, esta problemática podría perjudicar a los trabajadores marítimos. De acuerdo a las necesidades de la Gente de Mar se desarrollará un análisis del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC 2006.; los miembros suscritos y un análisis comparativo de los beneficios para los trabajadores marítimos de la Republica del Ecuador, y, de la República de Chile, quien suscribió este convenio. Finalmente, presento propuestas sobre las alternativas que aporten al ordenamiento jurídico ecuatoriano para la gente de mar.

Palabras clave: Gente de Mar, Derecho Marítimo, Banderas de Conveniencia, Trabajadores Marítimos, Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

ABSTRACT

The objective of this titling work has been carried out for a study and analysis on the labor rights of maritime workers in Ecuador in relation to the provisions of the maritime workers agreement (MLC 2006), which, for years, have been neglected by Ecuadorian regulations, conforming to the application of the same standards as those that regulate continental work. To do this, at the beginning of a comparative study between the Law of the Sea and Maritime Law, together with the development and current status of each of the legal branches. Within the Maritime Law I will analyze the legal relations for the development of this project, they will deal with the labor relations and national legal situation, as well as the international “Seafarers”. The types of vessel records and the problem of the sector, known as “Flags of Convenience” will be presented, and in what way, this problem could harm maritime workers. In accordance with the impairment and needs of Seafarers, an analysis of the Maritime Labor Convention, MLC 2006 will be explained; the subscribed members and a comparative analysis of the benefits for the maritime workers of the Republic of Ecuador, of the Republic of Chile who signed the agreement. Finally, I confirm the maritime labor regulations that the Ecuadorian legal system currently regulates for seafarers.

Keywords: Seafarers, Maritime Law, Flags of Convenience, Maritime Workers, Maritime Labor Convention.

2.2 Diseño	44
2.3 Universo y muestra	44
2.4 Métodos de Recolección de Información.....	45
ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.....	46
3.1 Análisis de las entrevistas	47
PROPUESTA	53
CONCLUSIONES.....	59
RECOMENDACIONES.....	61
BIBLIOGRAFIA.....	63
ANEXOS	1

INTRODUCCIÓN

✓ Antecedentes de la Investigación

El hombre por naturaleza es un ser que se desplaza y ejerce comúnmente sus actividades en la tierra desarrollando sus capacidades, por lo que, al momento de encontrarse inmerso en un ambiente diferente, el desarrollo de sus actividades en este nuevo lugar, va a crear la excepcionalidad de este ser, haciendo que cualquier relación que se entable en un ambiente especial o diferente, su resultado va a conducir situaciones y resultados diferentes.

“Es por esto que el aviador, el cosmonauta, o el hombre de mar, son seres humanos que no se encuentran en su ambiente natural y, por eso, deben desarrollar capacidades y aptitudes excepcionales”. (Cabeza Medina, 1996)

La mayor parte de los bienes comerciales que se importan para el Ecuador se transportan por vía marítima, a través de buques especializados para cada tipo de mercadería, siendo este uno de los medios de los cuales se desarrolla el comercio en nuestro país, como también en las exportaciones de nuestra materia prima. La industria turística también ha explotado los océanos, con los cruceros en el que transportan pasajeros, generando una fuente de trabajo para más de 27 millones de turistas previsto para el año 2018 que cruzan los océanos. (El portal de estadísticas, 2018)

Al ser el Ecuador un país marítimo por excelencia, ya que naturalmente tiene como limite el océano pacifico y tener un extenso perfil costanero, además de contar con un conjunto de islas como es Galápagos, cuenta con la potestad de ejercer los derechos exclusivos de explotación económica, es imprescindible la protección del medio y territorio marítimo, para que así los recursos sean explotados en forma racional a fin de preservarlos para un futuro.

Por otro lado, es relevante argumentar que toda esta actividad económica que se genera mediante los buques mercantes, cruceros, generan a su vez, un mercado

laboral muy amplio a nivel nacional e internacional, por lo que la normativa debe estar acorde a las necesidades jurídicas de quienes ejercen actividades laborales, en el mar.

Este mercado laboral en donde se desempeñan este grupo de trabajadores marítimos o también conocidos como “gente de mar”, está conformado por empleados y/o empleadores, que generan relaciones jurídicas laborales a bordo de los buques, además en los puertos de carga y descarga, terminales portuarios, zonas aduaneras y demás. En el cual este sector debe cumplir con ciertos requisitos para formar parte de este grupo de trabajadores marítimos, entre tantos uno de los más importantes, el SEAMANS BOOK (libretín de Identificación y Registro de la Gente de Mar), otorgado por un centro de formación autorizado en cada país.

A pesar de que este grupo de trabajadores es un grupo excepcional con relación al conjunto de la sociedad, a lo largo de la historia no se ha tomado conciencia de la importancia que conlleva, ya que este sector se encuentra desamparado ante el régimen jurídico interno de cada país. El Ecuador siendo parte de un Estado de igualdad de derechos y de justicia por lo tanto de no discriminación, no se debería permitir que un grupo excepcional de trabajadores se encuentre laborando en pésimas condiciones, ya que no cuenta con una normativa interna que proteja esta modalidad de trabajo definida, o incluso que los derechos de este sector sean constantemente vulnerados.

Es criterio de la autora que la normativa interna en material laboral marítima, no se encuentra en armonía con el Derecho Internacional, me refiero, a que el Ecuador no ha tomado la decisión de implementar una normativa supranacional con relación al ordenamiento jurídico interno, aplicable específicamente para los Trabajadores Marítimos en el Ecuador, conocidos también como “Gente de Mar”.

Dentro de la historia, la mayoría de los propietarios registraban sus barcos en el país de su nacionalidad, siendo de su exclusiva y absoluta operación, entre los países más relevantes que inscribían sus propias embarcaciones están, el Reino Unido,

Noruega, Japón, siendo conocidos como naciones Tradicionales Marítimas y al tener vigente esta operación, sus propietarios son quien imponen los estándares y regulación de los mismo, es decir las condiciones laborales. En vista de que muchos países dejaron de implementar una legislación interna, algunos dueños de embarcaciones empezaron a inscribirlas en países que no mantienen una regulación rigurosa y sus condiciones de admisibilidad son mínimas, estos países son denominados como países con “Banderas de Conveniencia” (Flags of Convenience), y con este accionar vulneran los derechos de los trabajadores al no tener una coercividad nacional, es decir no existe una normativa jurídica en cada país.

Con este antecedente, podemos manifestar que el Ecuador al ser un país activo en el sector del comercio internacional, mantener actividades de comercio exterior, protección territorial, y medio marítimo, bastante prominentes. Sin embargo, en relación con el aspecto laboral en este medio, al hablar de los derechos de los Trabajadores Marítimos, es notoria la falencia legislativa dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano en materia laboral, ya que no cuenta con una normativa que proteja sus derechos que se desarrollan a través de su relación jurídica laboral con los dueños de las embarcaciones sean estas personas naturales o jurídicas.

Ya que, si el derecho internacional busca precautelar y garantizar el cumplimiento de los derechos humanos, en todos los países civilizados del mundo; el Ecuador al ser un estado de Derechos, y de justicia de acuerdo al primer artículo de la norma Suprema como es la Constitución de la Republica, y al ser miembro de otros instrumentos internacionales relacionados a garantizar los derechos humanos, no ha tomado la relevancia del caso en cuanto a los derechos de la “Gente de Mar”, ya que, si bien es cierto que en nuestro país ha evolucionado notoriamente en el derecho laboral, existen ciertos derechos que se encuentran en la sombra y en el olvido del ordenamiento jurídico.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) está consagrada a la promoción de la justicia social, de los derechos humanos y laborales reconocidos

internacionalmente, persiguiendo su misión fundadora: la justicia social es esencial para la paz universal y permanente. (OIT, 2006). Por lo que desde su fundación ha implementado diversas normas internacionales relativas con los derechos del trabajo para la Gente de Mar.

Para lo cual la Organización Internacional de Trabajo, creó El Convenio de Trabajo Marítimo 2006, el 23 de febrero de 2006, en la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), celebrada en Ginebra, Suiza; y, que entró en vigor el 20 de agosto del 2013, en el que establece las condiciones de trabajo y de vida mínimas para toda la gente de mar a bordo de dichos buques. Este instrumento internacional, fija en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros las condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, las condiciones de los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación del término del contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de la contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad, la salud, la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros. (OIT, 2006).

Con dicho convenio, los países miembros, es decir aquellos que hayan ratificado este instrumento en sus parlamentos, congresos, asambleas, y/o cualquier nominación que tenga la función legislativa, deben cumplir a cabalidad las disposiciones planteadas, teniendo un carácter vinculante, ya que los países adscritos a este instrumento internacional deben implementar la normativa interna en cada país, a fin de que el régimen jurídico interno este en plena armonía con esta disposición Internacional, siendo así de cumplimiento obligatorio. Ya que a su vez la Organización Internacional del Trabajo también emite recomendaciones, para que, cada país se encuentre en la libertad de aplicar internamente o no hacerlo, es decir es vinculante, pero no es de cumplimiento obligatorio.

Al estar hablando de este macro convenio, talvez puede generar un pensamiento equívoco al decir que este tipo de normativa solo sea para que los países considerados como “en vías de desarrollo”, ya que en la actualidad la industria marítima, cumple un rol importante para la economía mundial, por lo que para el criterio de esta autora es razonable pensar que el Ecuador forma parte de aquellos países que mantiene su actividad comercial marítima activa y así poder ser miembro de un convenio de aplicación mundial.

Este instrumento internacional busca ponerle fin a la oscuridad que algunos países mantienen en relación al régimen laboral marítimo, lo cual nuestros Asambleístas se han enfocado en temas sociales, desarrollando la normativa de trabajadores de tierra, dejando a un lado la importancia de implementar una normativa actual para velar por los derechos de la “Gente de Mar”; y el Ecuador al ser miembro, a pesar que no ha ratificado el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, no ha podido implementar las disposiciones del convenio en la normativa interna que regule exclusivamente a este grupo de trabajadores.

La falta de normativa en la legislación interna laboral vigente en relación al trabajo marítimo, para salvaguardar los derechos de los trabajadores marítimos ecuatorianos ante posibles abusos ya sea en su capacidad de productividad, y al no contar con una modalidad de contratación, por tanto no tiene establecidos, horarios de trabajo, salarios, días de descanso, vacaciones, seguridad social, salud, alimentación, entre otros factores que deberían estar establecidos, ya que este sector al igual que otros, puedan gozar de una igualdad de derechos y no discriminación, como así los establece la Constitución de la Republica del Ecuador.

A su vez se hará un estudio de la normativa supranacional al ser implementada en la legislación ecuatoriana aplicable para la “Gente de Mar”, ya que de esta manera se podrá tomar en cuenta los aspectos negativos y positivos de este instrumento internacional y de acuerdo a esto la posibilidad de impulsar la creación de una norma interna que se encuentre en armonía con el Convenio, la cual deberá garantizar los derechos y obligaciones de los trabajadores marítimos a ser aplicable

en territorio nacional y en territorio extranjero como es la pretensión del Convenio, y de esta manera que se haga efectiva la protección de los derechos de la Gente de Mar.

Con los aspectos negativos y/o positivos de la implementación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo al ordenamiento jurídico interno, a través de este trabajo se realizará también un análisis de la legislación comparada con otros países miembros y los beneficios para los trabajadores marítimos establecidos en la legislación de esos países, a raíz de dicha ratificación. En especial una concordancia con la legislación que ampara a los Trabajadores Marítimos de la República de Chile, para establecer cuales son las garantías, y derechos que estos tienen para realizar sus actividades como Gente de Mar, tomándose en cuenta que dicho país es una potencia en las actividades marítimas en América del Sur.

✓ **Planteamiento del Problema**

¿Ante un despido intempestivo de un trabajador marítimo que se produzca en territorio ecuatoriano, que debe realizar este para reclamar sus derechos?

Lo que se debería realizar al establecerse ante el despido intempestivo de trabajo que se produce en una embarcación de un trabajador marítimo en territorio ecuatoriano, es presentar una reclamación de orden administrativo ante el Inspector Provincial de Trabajo, entidad a la cual se deberá acudir a fin de que en forma inmediata se disponga una medida cautelar de prohibición de salida de la embarcación con el objeto de que el representante de la nave sea nacional y/o extranjera, sea una persona natural y/o jurídica en forma inmediata conmine a las partes a solucionar la reclamación a través de una acta transaccional en el cual conste el acuerdo de pago de las remuneraciones que se generen por el despido, y de esta manera se pueda solucionar este impase surgido entre el trabajador y el responsable de la nave, ya que se ha garantizado sus derechos.

✓ **Delimitación**

- Limitaciones de carácter normativo ya que, al no contarse con una ley interna, que es la temática de este estudio, es decir al no existir una ley que prevea la reclamación de los trabajadores del mar, donde se conceda medidas cautelares y/o asegurativas para garantizar la solución del problema del trabajador de mar conforme a la estructura de la administración de justicia existente en el País.
- Limitaciones jurisprudenciales al no existir sentencias, fallos, procedimientos, que se relacionen al incumplimiento de derechos a la gente de mar, y el quehacer para la solución de estos tipos de conflictos.
- Limitaciones acerca de la comprobación de datos al tratarse de un sector de trabajadores minoritario, ya que no se cuenta con una estadística de este tipo de procedimiento.

El Ministerio de Trabajo, y el Poder Judicial al tener una estructura nacional, la ley es aplicativa en cualquier lugar el territorio nacional, pero fundamentalmente en las ciudades costeras, donde se generan los conflictos laborales de la gente de mar.

✓ **Objetivos**

Objetivo General

Analizar de la situación laboral de los trabajadores marítimos en Ecuador en relación a lo establecido en el Convenio sobre los Trabajadores Marítimos MLC 2006.

Objetivos Específicos

- Investigar la normativa Marítima en la Provincia del Guayas.

- Realizar un análisis de la aplicación de los beneficios para los trabajadores marítimos de la Republica del Ecuador, como de la República de Chile, quien también acepto el convenio del 2006.
- Proponer una reforma al Código de Trabajo, donde se otorgue a la transacción una determinación como mecanismo de solución para el cumplimiento del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

✓ **Hipótesis**

El convenio sobre el Trabajo marítimo (MLC, 2006), y su incidencia proporcionara beneficios a los derechos laborales de los trabajadores marítimos dentro de la legislación ecuatoriana. Para ellos, será necesario establecer normativas que aseguren los derechos de los trabajadores marítimos en un marco legal como es el Código de Trabajo.

✓ **Variables**

Independiente

La incidencia del Convenio sobre el trabajo Marítimo (MLC, 2006) en la regulación de los derechos laborales de los trabajadores marítimos.

Dependiente

Beneficios de la incidencia del Convenio del 2006 en los derechos laborales de los trabajadores en el desarrollo de sus actividades laborales.

✓ **Justificación**

Se ha desarrollado el presente proyecto de investigación ya que las relaciones laborales marítimas poseen características normativas y fácticas muy diferentes a las relaciones continentales, en consecuencia, no pueden aplicarse las mismas

normas al trabajo marítimo y el terrestre, en virtud de las diferencias fácticas que ambas relaciones conllevan.

El presente trabajo tiene como utilidad analizar la no existencia de una normativa interna que regule las actividades laborales para la Gente de Mar, siendo este tema bastante preocupante para el sector de trabajadores, como para las entidades internacionales, ya que al no existir normativa interna específica para ellos, deben subsumirse en la tramitación de los trabajadores en tierra.

Como último punto, se analizará la utilidad jurídica que puede tener la normativa legal ecuatoriana al ratificar el Convenio de Trabajo Marítimo, MCL 2006 de la Organización Internacional, con el objeto de realizar una reforma al código de trabajo que tenga como objetivo fundamental el de regular las actividades y garanticen las mejores condiciones de defensa de los derechos para la Gente de Mar.

✓ **La novedad**

Las razones por las cuales me llamo la atención esta temática, materia del presente estudio que al ser el Ecuador un país marítimo, la instancia legal de generar leyes no se ha preocupado de este sector que desarrolla sus actividades en el mar y los puertos, tomándose en cuenta lo riesgoso de estas actividades por las características propias de esta.

Al profundizar el estudio del tema propuesto encontré una normativa internacional, y que desde el año 2006, pero que la función legislativa Ecuatoriana no aprueba dicho convenio, como tampoco legisla a favor de este sector laboral con el objeto de dotarle de los mecanismos más idóneos para que puedan ejercer sus reclamos y por lo tanto proteger sus derechos, por lo que a través de la transacción he sugerido un mecanismo de solución de este conflicto.

✓ **Alcance de la investigación**

En lo principal lo que se pretende con el presente trabajo al tener varias aristas es por un lado la de excitar al sector legislativo a la aprobación del convenio, y a la producción de la normativa interna que otorgue protección de derechos de la gente

de Mar, con el objetivo fundamental de que no se vulnere sus derechos en la relación laboral tomándose en cuenta la naturaleza de las condiciones de trabajo, y también la aplicación de los medios alternativos de solución de este conflicto que genera la realización de estas actividades.

MARCO TEORICO
CAPITULO I

CAPITULO I: MARCO TEORICO

1.1 Historia del Derecho del Mar

El planeta tierra está conformado por las tres cuartas partes de agua, y este es el medio a través del cual se establece la unión comercial y limitación territorial de los pueblos, estados y continentes. Los mares son un medio de comunicación y navegación, una fuente de alimentos, un depósito de recursos naturales aprovechables, un mundo donde se multiplica la vida marina y un eslabón vital de la cadena de la vida en la tierra. Para la humanidad constituye el mar no solo en un medio de transporte sino también de sustentación.

(Teitelboim, 1966) La lucha política de los estados para alcanzar el dominio marítimo es muy antigua, todo empieza cuando se percibe su importancia desde el punto de vista militar, comercial y económico. Jurídicamente nacieron teorías planteadas “mare liberum” por Hugo Grocio, los mares no podían ser sujeto de apropiación y debían ser libres para todos y “mare clausum” por John Selden a favor de ciertos estados, como contraposición.

Por regla general cada país tienen su ordenamiento jurídico interno, las leyes o las normas mayormente se aplican de manera jerárquica con una norma suprema, pero en el caso del derecho internacional no sucede lo mismo, puesto que en este ámbito lo que se busca que el derecho sea universal, es decir que la normativa legislativa vaya direccionada en las distintas ramas de los derechos, que busca el bienestar de los seres humanos y que las normativas de cada país se encuentren en armonía con los instrumentos internacionales. El derecho internacional difiere del procedimiento de creación de derecho interno, al contrario, mantiene una estructura, una organización, un procedimiento que dan valor jurídico y sentido al sistema. Mientras pasa el tiempo se generan nuevos hechos que necesitan ser regulados, ello es lo que explica el desarrollo del ordenamiento Internacional.

El objetivo es establecer que los estados sean costeros o no, tengan el derecho de navegación, y que los estados que no tienen costas marinas deberían tener libre acceso al mar. Las costumbres pueden encontrarse insertas en codificaciones que

direccionan a los tratados internacionales, tomando la figura del derecho escrito, del mismo modo en los tratados bilaterales o multilaterales.

El derecho del mar esta relacionado con el derecho internacional, por el conjunto de convenios, reglamentos y usos que conforman el orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilidades que es susceptible por parte de la comunidad internacional y por ende es de carácter evolutivo y flexible, ya que hasta el día de hoy el mar sigue siendo un tema polémico, respecto al territorio marítimo. Todos los países que tienen derecho al territorio marítimo mantienen intereses, políticos, estratégicos y económicos, el objetivo es la esencia de la investigación y desarrollo tecnológico y como uno de ellos medios de subsistencia de cada país. No obstante, se mantiene ciertas limitaciones en relación a sus recursos debido a encontrarse en una zona vulnerable por la sobreexplotación contaminando al medio marítimo, provocada por la actividad humana.

Con el objetivo de proveer sus alimentos y desarrollar su comunicación y comercialización, dado que, con el tiempo y evolución de la historia, quienes han tenido acceso al mar le ha permitido satisfacer todas las necesidades posibles. Sin embargo, el mar ha sido el inicio de la economía de cada estado, y que fue evolucionando y al acceso a la comercialización entre países, es lo que produce que se inicie el factor político, porque a medida que iba avanzando la comercialización y la comunicación con más países, fue obligatorio crear una normativa que limite y regule estas relaciones, con el propósito de no tener conflictos entre estados, y precautelar los intereses de los estados en convivencia pacífica factor fundamental para su desarrollo económico. (Nueva Sociedad, 2009)

1.1.1 Evolución de la Codificación del Derecho del Mar

El primer intento de codificación del Derecho Internacional del Mar fue realizado en su conferencia que se reunió en La Haya en el año de 1930. Los temas de interés que prevalecían en ese entonces fueron el comercio, las comunicaciones y los descubrimientos tecnológicos, científicos. En la conferencia participaron 48

estados, en esta conferencia no se logró formular un límite universal sobre la anchura de la franja de mar donde el estado ribereño podía ejercer sus derechos.

(Faidutti, 2011) Las grandes potencias marítimas como Estados Unidos y Gran Bretaña, defendían el límite de las tres millas para el mar territorial. Esa propuesta encontró abierta oposición de los otros estados que sostenían la inexistencia de norma de derecho internacional sobre las 3 millas y que no protegía sus intereses. Sin embargo, luego el Presidente de Estados Unidos; Roosevelt, dictó un decreto en la cual ordenó patrullaje de las costas de Estados Unidos, y las Indias Occidentales en una distancia de doscientas millas, por primera vez se mencionó la distancia de doscientas millas como límite y se lo denominó como cinturón de seguridad.

(Mansilla, 1991) La Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue realizada en Ginebra en 1958, asistieron 86 estados y como observador la Comisión Internacional para la Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur. La conferencia aprobó cuatro convenciones sobre el Derecho del Mar; convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, convención sobre la Alta Mar, convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar; y convención sobre la Plataforma Continental. La cuestión de la anchura del mar fue considerada en la primera comisión de la conferencia y sobre dicha materia se presentaron trece propuestas básicas.

(Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, 1958) La Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a sugerencia de la Primera Conferencia y de acuerdo a la Resolución No.- 1.307 de la XIII Asamblea General de las Naciones Unidas, deciden convocarse a una Segunda Conferencia Internacional de Plenipotenciarios sobre el Derecho del Mar con el objeto de examinar de nuevo las cuestiones de la anchura del mar territorial y de los límites de las pesquerías; se efectuó en Ginebra en el año de 1960, la II Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar, contaron con la participación de 88 estados. Varias propuestas fueron presentadas. Estados Unidos y Canadá, tuvieron el logro con mayor apoyo ya que

proponían un mar territorial de seis millas y una zona de contigua con derecho exclusivo de pesca hasta las doce millas. La moción logro alcanzar 54 votos a favor, 28 en contra y 5 abstenciones, faltándole un voto para lograr los dos tercios para la aprobación. Así que, en la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas, no llegaron a ningún acuerdo en la relación a la extensión del mar territorial y los derechos para las pesquerías.

(Naciones Unidas, 1977) La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se reunió el 3 de diciembre de 1973 y comenzó sus sesiones en Caracas en 1974 en la misma se adopto su reglamento, en él se agrega un método principal para la adopción de decisiones y la votación solo era posible recurrir cuando se hubiere agotado los esfuerzos para la consecución del consenso. Aproximadamente en nueve años se llevaron a cabo varias sesiones en Nueva York, Caracas, y Ginebra, terminando sus labores en Kingston, Republica de Jamaica el 10 de diciembre de 1982, en la cual aprobaron la Convención sobre Derecho del Mar. En prolongadas negociaciones, considerada la más larga de las relaciones Internacionales. En dicha conferencia participaron 164 países, siendo esta como una de las Asambleas con una mayor acogida en la comunidad de naciones. La Convención fue aprobada el 30 de abril del año de 1982 por 130 votos y fue firmada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Republica de Jamaica. La Convención consta de 320 artículos, y 1 disposición transitoria y 88 anexos, la cual ha sido calificada como la más larga, compleja y ardua negociación diplomática en el transcurso de la historia de la humanidad.

1.1.2 Concepto del Derecho del Mar

(Azcarra, 2018) El Derecho del Mar regula los intereses de todo orden relacionados con la mar tienen por objeto el orden jurídico que rige el medio marino, y el Derecho Marítimo es el derecho de la mar y de la navegación por ella.

(Székely, 1994) La rama del derecho internacional regulan la conducta principalmente de los Estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional

de los Estados, es decir, el mar territorial, las aguas marinas interiores la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas antes citadas, y donde todos los Estados gozan de la libertad de navegación, de pesca, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ellos se encuentran, son patrimonio común de la humanidad.

El Derecho del Mar se ha convertido en el desarrollo evolutivo en los aspectos políticos, económicos y tecnológicos, ya que con el avance del comercio en el medio marítimo en la antigüedad y el comercio actual. En la actualidad muchos Países obtienen altas ganancias económicas por este concepto para ir mejorando la situación económica de sus países.

1.2 Historia del Derecho Marítimo

El Derecho Marítimo al igual que el Derecho del Mar, han venido evolucionando a lo largo de los años, por lo tanto, el Derecho del Mar al contar con un sistema jurídico escrito en el cual los estados considerados miembros de este instrumento internacional que los vincula a un régimen jurídico en relación al medio marítimo, es necesario que a su vez las relaciones que se generan en las embarcaciones de navegación por el mar, así como su tripulación, cargamentos y todos los que prestan sus servicios a bordo mantengan un régimen jurídico que los obligue a cumplir con sus derechos, y, sus obligaciones.

(Insfran, s.f.) El principio del Derecho Marítimo se aleja de la antigüedad, y del pasado, por lo tanto, se va actualizando de acuerdo al desarrollo vigente, y como ningún país tiene jurisdicción total sobre los mares, aunque constantemente ha sido necesario que las naciones lleguen a acuerdos sobre todo lo relacionado con los barcos, sus tripulaciones, en fin, sobre todas y cada de las actividades que conllevan a la actividad marítima.

Los principales acuerdos se basaban en la costumbre tradicional que se desarrollaban a partir de soluciones prácticas a problemas corrientes. Varias costumbres pasaron a formar parte del Derecho Romano. Tras la caída del Imperio, el comercio marítimo se interrumpió durante unos 500 años. luego de que la actividad marítima se recuperara durante la Edad Media comenzaron a preparar conflictos y se dictaron leyes generales para solucionarlas. Poco a poco las leyes del mar se fueron coleccionando, siendo las compilaciones más conocidas del primer Derecho Marítimo, las Leyes de Olerón y el Libro Negro del Almirantazgo. También se crearon foros especiales para administrar las leyes del mar como por ejemplo el Tribunal Británico del Almirantazgo, que todavía perdura.

(Pinto, 1990); En la historia del Derecho Marítimo muchos de los acuerdos realizados fueron mediante costumbres y pasaron a formar parte del derecho romano, donde la normativa originaria posiblemente era de Rodas conocida como *lege Rhodia de Jactu*, en la que mantenía que las disposiciones sobre el Comercio Marítimo del Digesto Siglo VI D.C, eran de origen griego. Igualmente está dentro de lo muy posible que el Derecho Marítimo Bizantino, contenido en las basílicas, tenga la misma procedencia siglos IX, y X D. C. El llamado mediterráneo de la Edad Media es un espacio marítimo en que el comercio era constante donde los negocios mercantiles unían a los negociantes y los intercambios eran de mercaderías y personas, siendo en ese entonces la esclavitud una costumbre general y el precio de estos eran considerados al igual que las cosas.

En la edad media una de las codificaciones más importantes en relación al derecho marítimo fue el Libro del Consulado del Mar, procedentes de Barcelona, su versión es del siglo XIV, la recopilación más alejada es conocida como los Roolles de Oleron y el Libro Negro del Almirantazgo, una recopilación inglesa la misma que fue elaborada en los Siglos XIV, y XV. El Consulado de Mar o el “Libre del Consolat de Mar” es una compilación que recogía los usos y costumbres vigentes en el mar mediterráneo occidental y se mantenía en la Edad Media, este cuerpo normativo relacionado al derecho marítimo, siendo creado y expandido en varios lugares a raíz del creado en Valencia, continuo en Mallorca, Torosa, Gerona,

Perpiñán, San Feliu Guíxols, Alicante. En la actualidad el consulado de Mar existe en Barcelona es un órgano de resoluciones para la cámara oficial de comercio, industria y navegación.

1.2.1 Definición de Derecho Mercantil

El Derecho Mercantil está relacionado con el Derecho Marítimo, es un derecho especial que está incorporado desde la responsabilidad civil de los accidentes marítimos es decir accidentes de pasajeros, daños en buque, contratación de transporte marítimo, derechos y obligaciones de los tripulantes, en fin, todo lo relacionado a estos aspectos.

(Pinto, 1990); Sergio Baeza Pinto, hace referencia al español Gutiérrez, sobre la concepción del Derecho Marítimo como el conjunto de reglas jurídicas que rigen el medio marítimo y los diversos empleos. A su vez indica que “el concepto de derecho marítimo que se desprende del artículo 823 del Código de Comercio, el cual expresa que las disposiciones del libro III de dicho cuerpo de leyes se aplican: a).- A todos los acontecimientos relacionados con la navegación, que sobrevengan en el mar, independientemente de la característica, dimensión o finalidad de la nave u objeto que interviene o es afectado por tales acontecimientos, sin perjuicio de que en determinadas materias se disponga expresamente su aplicación a otras formas de navegación; b).- A todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación y el comercio marítimos, incluyendo lo que se refieran a naves especiales, a menos que este libro permita estipular otras reglas.

Hoy en día abarca toda la regulación del transporte por mar, a pesar que el transporte no posea una finalidad comercial. El Derecho Mercantil se aplica a las personas que se transporta en el buque, y los probables contratos que se manejen en las instituciones auxiliares a los variables daños, riesgos y accidentes en la navegación marítima. Por tanto podemos decir que el cuerpo jurídico formara parte del derecho marítimo cuando esté presente situaciones en la que se vean plasmadas las relaciones con las embarcaciones de la navegación, es decir con la construcción, adquisición, propiedad, registro, entre otros; con los sujetos que interviene en la

navegación de éstas, ya sea los propietarios, armadores y gente de mar, etc.; con los contratos de uso de las embarcaciones tales como fletamento, y con los accidentes de la navegación como los abordajes , salvamentos, o con el seguro marítimo.

Lo que caracteriza al Derecho Marítimo dentro del Derecho Internacional, es la relación que mantiene entre el Derecho Privado y el Público, pues, si bien se ha desarrollado el concepto e indicios del derecho marítimo, partiendo de las relaciones que se generan a bordo de una embarcación, son regidas por el derecho interno; sin embargo a estas actuaciones desempeñadas en una nave marítima no resulta fácil deslindar, ni mucho menos separar del derecho público, siendo en esta situación donde aparece el Derecho Internacional con el alcance de los estados vinculados por la navegación en el mar.

El otro aspecto del Derecho Internacional, se basa en los tratados y convenios internacionales, que tiene una finalidad de regular las distintas actividades al Derecho Marítimo, es decir las relaciones jurídicas empleadas en navegación, siendo este tema con una acogida a nivel mundial. Por lo tanto al haber analizado las diferencias entre el Derecho del Mar, y el Derecho Marítimo, podemos partir que el Ecuador no cuenta con una legislación autónoma en relación al Derecho del Mar y el Derecho Marítimo, ya que si bien es cierto nuestro país es miembro de muchos instrumentos internacionales que precautelan el medio marítimo, las relaciones jurídicas desempeñadas en este medio no se encuentran en su totalidad como parte de un sistema que precautela cualquier tipo de relación jurídica internacionalmente hablando, y dentro de la normativa interna no existe una norma especial o dedicada al derecho del mar y del derecho marítimo.

1.3 Concepto de Gente de Mar

Las personas que laboran y/o ocupan actividades a bordo de los buques son consideradas Gente Mar. En efecto están en riesgos que enfrentan a menudo para el cumplimiento de sus tareas y el entorno frecuentemente hostil, alejados de sus familias durante largos periodos de tiempo. La Gente de Mar esta expuesta a un trato injusto cuando los buques son relacionados en accidentes o son abandonados

en los puertos por las zonas susceptibles de ser atacados. El buque es el lugar donde conviven a diario, duermen, se alimentan, pasan sus horas de ocio donde trabajan y permanecen muchas veces sin comunicación alguna.

(Moreno, 2009); La Gente de Mar es el elemento más importante del patrimonio cultural marítimo. Consideran gentes de mar aquellas personas que están o han estado inscritas en el rol de una embarcación profesional o actividades que realizan en el mar. Los estibadores, fareros, navegantes deportivos solitarios o en grupo artistas, artesanos, carpinteros de ribera, ingenieros navales, cronistas, periodistas, novelistas, armadores, etc.; no son gente de mar. También conviene aclarar el significado, en el ámbito de la cultura marítima, del término pescador.

La Merchant Shipping Act, del año 1984 se refiere a los “seamans” (marineros), como toda persona empleada o contratada para cualquier destino a bordo de un buque, con excepción de los capitanes, prácticos y aprendices debidamente contratados y registrados. Afirma Thayer Arteaga & Novoa Fuenzalid (2002) “El trabajo humano es necesario para sobrevivir y transformar el medio en el que se desenvuelve. Ha sido definido como una necesidad de la naturaleza que, si no se practica, el hombre se degrada física y moralmente” (pág. 11)

Dentro del artículo 2 literal f) del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), establece como definición para la Gente de Mar o Marino toda persona que este empleado o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque.

En la resolución No. - SPTMF 041/13 emitida por el Ministerio de Transporte y obras públicas, señala que: “la Gente de Mar comprende los oficiales, marinos y servicios auxiliares que labora a bordo”. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, s.f.)

Se estima que el 90 por ciento del comercio mundial recurre al transporte marítimo o fluvial, que a su vez depende de la Gente de Mar para la explotación de los buques.

Por lo tanto, los trabajadores marítimos son primordiales para el comercio internacional y para el sistema económico global. (OIT, 2006)

(EcuRed, s.f.); El Derecho Marítimo es el estudio de las relaciones jurídicas relativas a la transportación de mercancías por buques fundadas en contrato de fletamento; es el unión de normas jurídicas que regulan las relaciones inherentes a la navegación y al comercio marítimo. El objetivo del programa marítimo es promover el progreso social y económico del sector en general, en beneficio de los trabajadores que prestan sus servicios en dicha área. Sin embargo, al no encontrarse amparado ante ningún cuerpo legal, las relaciones laborales de la gente de mar, sus derechos eran violentados constantemente, siendo obligados a cumplir con jornadas laborales que excedían de sus capacidades como seres humanos, sin derecho a su salario digno, ni a horas de descanso, y sin tomar en cuenta que en su gran mayoría abandonaban sus hogares y familiares por tratar de solventar la economía en sus hogares, y a costas de esta situación sus empleadores abusar de sus capacidades y esfuerzo prestado producto de su trabajo.

El derecho marítimo tiene un alcance muy amplio y complejo, pues comprende el estudio de toda la infinita gama de fenómenos jurídicos que tienen lugar en la navegación, la industria y el tráfico de mercaderías y pasajeros por mar, esto es, que todas las relaciones jurídicas que tienen al mar por su lugar de origen o por su objeto en sí, quedan contenidas en esa expresión. Con el mar como escenario, se efectúan otras operaciones que no son comerciales como la investigación, el recreo, la pesca a nivel industrial, la extracción de productos minerales, etcétera, razón por la que algunos tratadistas europeos, principalmente italianos, usan también la denominación “derecho de la navegación”, y aún más, éste como parte de un rubro mucho más amplio: el derecho del mar, que englobaría, de acuerdo a este criterio, al marítimo y al de la navegación. (De Luna, Scovazzi, & Chacon, s.f.)

El desarrollo en la industria marítima relacionada laboralmente es una situación que no solo ha sido un reto solo local, más bien este reto ha sido a nivel mundial, ya que

a lo largo de la historia, esto es, en los comienzos de la industrialización en Europa, es el momento que este factor empezó a tomar relevancia para las organizaciones internacionales, ya que decidieron implementar normas laborales universales, Mahaim; uno de los fundadores de la OIT señalaba que en la base de todo esfuerzo de reglamentación internacional del trabajo se encuentra “una concepción particularmente elevada de los derechos esenciales”. Ya que esta justicia social constituirá además los fundamentos de la paz mundial. (OIT, s.f.)

1.3.1 Gente de Mar dentro de la Legislación Ecuatoriana

La relación jurídica con los trabajadores marítimos es una laguna legal, puesto que este segmento de trabajadores no se encuentra regulados por la legislación interna de cada país, el Ecuador es uno de los países que mantiene los derechos de este sector de trabajadores en la sombra legislativa, dejando vulnerable a los trabajadores marítimos ecuatorianos ante quien presten sus servicios en buques de bandera nacional o internacional.

Conocemos que la legislación ecuatoriana en materia laboral ha ido evolucionando notoriamente a partir de la Constitución del Ecuador del año 2008, ya que esta norma suprema enfatiza la garantía de los derechos de los ciudadanos, precautelando los derechos humanos, siendo así catalogada ante muchos doctrinarios como una constitución garantista. Sin embargo el Ecuador, al contar con un instrumento tan completo y amplio, que enmarca como tal la igualdad de derechos ante nuestro trabajadores, nuestros legisladores no ha tomado en cuenta a la Gente de Mar o Trabajadores Marítimos, convirtiéndonos lastimosamente uno de los países que no cuenta con una normativa especial aplicable para los mismos, a pesar de ser un país de estado ribereño, y siendo el medio marítimo uno de los más importantes para el desarrollo y productividad a lo largo de los años hasta la actualidad en el comercio marítimo.

Esto sin mencionar que el Ecuador ya ha ratificado anteriormente instrumentos internacionales relacionados a precautelar los derechos de los trabajadores, es por esto que se podría decir que nuestro país ha tenido una equivocada concepción sobre

la poca importancia que le ha dedicado al estudio de una aplicación normativa dentro de nuestro ordenamiento jurídico para este sector de trabajadores.

El avance en la historia ecuatoriana relacionada a la industria del transporte marítimo, ha ido avanzando desde sus inicios, siendo así la creación del Código de la Policía Marítima, Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, en la cual establece el cumplimiento las funciones de orientación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua, los que se ejercen en relación al mar, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con su Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, creado mediante Decreto Ejecutivo No.- 8 del 15 de enero de 2007.

1.3.3.1 Normas de Titulación, Registro de Documentos para Gente de Mar

En Ecuador mediante Decreto Ejecutivo No. - 3833 del 23 de marzo de 1988 publicado en el Registro Oficial No. - 904 del 30 de marzo del mismo año se adhirió al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78 enmendado y a su Código de Formación

En la norma encontramos la definición de Gente de Mar, en el artículo 1 dentro de su glosario, lo denomina como el personal mercante conformado por oficiales, marineros y personal de servicios auxiliares que laboran a bordo de un buque. (Normas de Titulación, Registro de documentos para Gente de Mar, 2017)

El artículo 6, señala que la Gente de Mar y Pesca quiere laborar o entrenarse a bordo de un buque de bandera ecuatoriana o se encuentre bajo contrato de asociación¹,

¹ Se relaciona con la gente de pesca, esta modalidad de contratación se encuentra en el Reglamento a la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero en su artículo 35 DE LOS CONTRATOS DE ASOCIACION. - los armadores de buques pesqueros nacionales o extranjeros, los cultivadores de especies bioacuáticas y las empresas procesadoras nacionales o extranjeros, domiciliados en el país, podrán celebrar contratos de asociación con el objeto de integrar sus actividades”. Es claro que este tipo de contratación está relacionada específicamente con los buques pesqueros en pro de integrar sus actividades como tal siendo éste el único beneficio de la suscripción de dicho contrato, sin embargo, dentro del código de Trabajo no establece este tipo de contratación dentro de las modalidades contractuales. (Reglamento de la ley de pesca y desarrollo pesquero)

contrato de fletamento o en trámite de nacionalización, debería tener vigente su certificación médica convalidado y emitido por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA).

El Código de la Policía Marítima: artículo 161 menciona sobre la gente de mar de la marina mercante señala en cuanto a este sector de trabajadores, que ninguno tripulante, nacional ni extranjero, podrá embarcarse en una nave ecuatoriana, sin estar previamente matriculado y sin presentar papeleta de embarque y temas relacionados a fin con el registro y el embarque a los buques. En donde tampoco menciona sobre los derechos de los trabajadores marítimos. (Código de la Policía Marítima, 1980)

El Reglamento de Personal de la Marina Mercante, 1935: señala como Gente de Mar a Timoneles, fogoneros, aceiteros, ayudantes de fogonero, ayudantes de aceiteros, wincheros, guardianes, marineros, pescadores, balseros, jornaleros navales, mayordomos, cocineros, ayudantes de cocina, camarotes, saloneros, despenadores, cantineros, enfermeros y todo el personal cuya ocupación sea inherente al mar y sus costas, que se halle comprendido en el reglamento.

1.3.3.2 Constitución de la Republica del Ecuador

Dentro de nuestra norma suprema establece la garantía de nuestros derechos, entre estos los derechos al trabajador. (Constitucion de la República del Ecuador, 2018)

“Artículo 33: El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El estado garantizara a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneración y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.

Artículo 325: El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de

labores de auto sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores.

Artículo 326: se sustenta todos los principios del derecho al trabajo que son sumamente importantes tenerlos encuentra en esta investigación. El numeral 2: nos señala que los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Y numeral 5: establece que toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar.

Artículo 326 numeral 6: garantiza que Toda persona rehabilitada después de un accidente de trabajo o enfermedad, tendrá derecho a ser reintegrada al trabajo y a mantener la relación laboral, de acuerdo con la ley.

En el artículo 327: establece La relación laboral entre personas trabajadoras y empleadoras será bilateral y directa (...)

Art. 328.- La remuneración será justa, con un salario digno que cubra al menos las necesidades básicas de la persona trabajadora, así como las de su familia; será inembargable, salvo para el pago de pensiones por alimentos (...)

Art 417.- Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa (...)

Art 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico (...)

Art 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y

reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos (...)"

El artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa que el Estado Ecuatoriano es un estado de derechos, y de justicia, en el presente análisis las garantías que los ciudadanos gozan al tener acceso al derecho a trabajar, en un ambiente laboral adecuado, y que se establezca mediante un contrato planteando todos sus derechos como sus obligaciones, dando acceso a que reciban un salario digno, seguridad social, entre otros factores importantes y primordiales para el buen desempeño de sus labores.

1.3.3.3 Código de trabajo

En materia laboral existe un principio de irrenunciabilidad de derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, muchos juristas expresan que en esta área no se debe transigir, tal como consta en el Código de Trabajo en el Art.-4.- "Irrenunciabilidad de derechos. - Los derechos del trabajador son irrenunciables. Será nula toda estipulación en contrario";

El Código de Trabajo en el Artículo 42 numeral uno, establece que, dentro de las obligaciones del empleador, consta que debe pagar las cantidades que correspondan al trabajador. El numeral 2, manifiesta que el empleador debe proporcionar a los trabajadores un ambiente de trabajo de acuerdo a las medidas de prevención, seguridad e higiene del trabajo, además el desplazamiento de las personas con discapacidad. En el numeral 3 indemnizar a los trabajadores que hayan sufrido accidentes de trabajo.

En el artículo 410, manifiesta sobre las obligaciones de la prevención de riesgos, esto es, que los empleadores deben asegurar a sus trabajadores condiciones de trabajo que presenten peligro para su salud o su vida.

1.3.2 Problemática que existe sobre la Gente de Mar

La gente de mar durante la evolución del derecho laboral, no ha sido tomada en cuenta dentro del grupo de análisis para la creación de un cuerpo normativo especial que regule sus derechos, dejándolos en el marco del olvido legal, generando aspectos negativos para este sector de trabajadores.

(Morillo, 2006) Profesora Lourdes Meléndez Morillo Valverde dice: “La prestación de servicios laborales en el ámbito de las empresas marítimas, es una de las relaciones de trabajo que más particularidades presenta por múltiples razones, entre ellas, por el alejamiento de los trabajadores de sus domicilios durante largos periodos de tiempo, por las condiciones en las que prestan sus servicios, por su sometimiento a una disciplina casi militarizada, o en fin por sus estrictos requisitos que deben cumplir los trabajadores marítimos para trabajar embarcados”.

1.4. Pabellón de conveniencia (FOC)

El origen del pabellón de conveniencia nace a raíz de sucesos económicos y mercantiles, buscando economizar ya sea en salarios y beneficios con los trabajadores o bien con el objeto de evadir tasas altas de ciertos países, por lo que como resultados se puede decir que estos solo pagan los valores del registro y gastos que genere esta actividad. El pabellón de conveniencia (FOC) implica la matriculación de buques en países diferentes a su origen, es decir en aquellos países que mantienen una legislación interna permisible.

Los armadores escogen un pabellón de conveniencia por que en otros países las tasas de matriculación son de menor costos, los impuestos bajos y muchas veces inexistentes. El armador puede ahorrarse una cantidad monetaria optando que su barco navegue bajo un pabellón de conveniencia. Los buques matriculados con la nacionalidad de su origen, los Estados van a ser quien imponen sus estándares y regulaciones creando así un lazo o un vínculo entre los estados y los buques matriculados, los mismos que se acogen a dicha regulación.

Desventajas: El incumplimiento de la normativa fiscal y social e Incumplimiento a las normas laborales, es decir al irrespetar los derechos de los trabajadores

marítimos, ya que por lo general en estos buques con este tipo de bandera suelen contratar a personal que no está plenamente capacitado para el desempeño de sus funciones, siendo así explotados sin horarios ni condiciones laborales, por lo que este sector de trabajadores presta sus servicios en pésimas condiciones laborables.

La facilidad que los empleadores tienen para separar a un empleado del lugar de su trabajo, es decir el despido intempestivo y poco alegable, por lo tanto trae consigo una lista de consecuencias tales como, no contar con un sistema de seguridad social, no contar con el control respectivo sobre las condiciones de trabajo y los cuidados que deben ser tomados en consideración al momento de desempeñar sus funciones, sino más bien exponiendo a este sector de trabajadores a vivir en condiciones de inseguridad laboral. Partiendo de esto, la seguridad de los trabajadores, ya que a falta de obligación del cumplimiento de la normativa o al no existir normativa especial, los propietarios por un factor económico favorable para ellos, ponen en operación y explotan la productividad de los buques que ya están fuera del tiempo de vida útil.

Son los bajos salarios, las condiciones que los trabajadores deben convivir a diario, las largas jornadas laborales, sin derecho a un descanso adecuado, provocando así que los trabajadores se mantengan cansados y desgastados mental y físicamente, por lo cual tampoco tienen derecho a recibir capacitaciones en temas de seguridad para los trabajadores, concluyendo con el pésimo mantenimiento empleado a estas embarcaciones, que obviamente no van a cumplir con lo que usualmente deberían cumplir por motivo a que no tienen ninguna obligación o sanción por no hacerlo. Se debe tomar en cuenta que, si un propietario acepta registrar sus embarcaciones en un país con un sistema de control normativo débil, por lo tanto, la protección no va a ser la más idónea, siendo así que los buques y las personas a bordo se encuentran en constante peligro sin protección legal, ni resguardo militar ni policial. Esto genera que las embarcaciones con estas banderas, se vean inmersos en mecanismos corruptos con posibles asociaciones vinculadas con el narcotráfico, trata de personas y traficantes de drogas.

1.4.1 Tipos de registro de Buques;

(Pozo, 2015) Existen dos tipos de registro, el cerrado o conocido por el registro nacional y el registro abierto que dentro de estos enmarca a las banderas de conveniencia y segundos registros o registros especiales. El registro cerrado o nacional, consiste en que la embarcación debe ser registrada con nacionalidad de su propietario y como consecuencia de esto registrarse ante la legislación de ese Estado. Este tipo de registro fue uno de los primeros hasta la aparición de las banderas de conveniencia, y dentro de las características de este tipo de registro, se encuentran, el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, relacionadas con la seguridad marítima y contaminación al medio ambiente, así como al régimen fiscal y social que cualquier otro sector económico.

(United Nations, 1986) En la actualidad; los Registros de Conveniencia, la Convención de las Naciones Unidas sobre condiciones de Registro de Buques (United Nations Convention on Conditions for the Registration of Ships - UNCCROS). “Para el propósito de asegurar o, según el caso, reforzar el vínculo genuino entre el estado y los buques que ondeen su bandera, y con el fin de ejercitar efectivamente su jurisdicción y control sobre dichos buques en cuanto a la identificación y responsabilidad de los propietarios y operadores además de respeto a los asuntos administrativos, técnicos, económicos y sociales de los buques que ondeen su bandera, un Estado de abanderamiento deberá aplicar las disposiciones contenidas en esta convenio”.

1.4.2 Países suscritos en los Pabellones de Conveniencia (FOC)

(ITF Seafarers, 2018) Los registros abiertos supera el 65% del total europeo y el 54% del total mundial. Estos 35 países han sido declarados FOC por el comité de prácticas Justas de la ITF², que dirige la campaña de ITF contra los FOC:

Antigua y Barbuda; Bahamas; Comoras; Chipre; Guinea Ecuatorial; Barbados; Islas Feroe; Bermudas; Registro Internacional de buques francés; Registro internacional

² ITF SEAFARERS, comité conjunto de sindicatos de gente de mar y portuarios de la ITF. Registros actuales listados como FOC. www.itfseafarers.org. Recuperado el 30 de mayo de 2018.

de buques alemán; Bolivia; Camboya; Georgia; Islas Caimán; Gibraltar; Honduras; Jamaica; Liberia; Líbano; Malta; Isla Marshall (E.E.U.U); Madeira; Mauricio; Moldavia; Mongolia; Myanmar; Antillas holandesas; Corea del norte; Panamá; Santo tome y príncipe; San Vicente; Sri Lanka; Tonga; Vanuatu.

1.5 Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006)

1.5.1 La Organización Internacional del Trabajo

(OIT, 1996); La OIT fue creada en 1919, como parte del Tratado de Versalles que terminó con la Primera Guerra Mundial, y reflejó la convicción de que la justicia social es esencial para alcanzar una paz universal y permanente.

Su Constitución fue elaborada entre enero y abril de 1919 por una Comisión del Trabajo establecida por la Conferencia de Paz, que se reunió por primera vez en París y luego en Versalles. La Comisión, presidida por Samuel Gompers, presidente de la Federación Estadounidense del Trabajo (AFL), estaba compuesta por representantes de nueve países: Bélgica, Cuba, Checoslovaquia, Francia, Italia, Japón, Polonia, Reino Unido y Estados Unidos. El resultado fue una organización tripartita, la única en su género con representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores en sus órganos ejecutivos.

Actualmente se encuentran como miembros de esta Organización 182 países, lo cual ahora es conocida como la Autoridad mundial en materia de trabajo marítimo, que tiene por objeto `precautelar los intereses de la gente de mar, siendo la única agencia tripartita entre gobiernos, empleadores y trabajadores. La fuerza que impulsó la creación de la OIT fue provocada por consideraciones sobre seguridad, humanitarias, políticas y económicas. Al sintetizarlas, el Preámbulo de la Constitución de la OIT dice que las Altas Partes Contratantes estaban “movidas por sentimientos de justicia y humanidad, así como por el deseo de asegurar la paz permanente en el mundo...”

La Organización Internacional de Trabajo, creó un programa de trabajo decente, el busca cumplir con cuatro objetivos principales, entre estos son, fomentar las oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social, fortalecer la

actividad tripartita y el dialogo social y garantizar los principios y los derechos laborales fundamentales, y así cumplir con la paz y seguridad, crecimiento económico sostenible y la vida humana.

1.5.2. Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006)

El tema sobre las condiciones laborales, seguridad y salud de la Gente de mar, ha creado polémica a lo largo de la historia siendo una gran responsabilidad que ha tomado tiempo para poder consolidarlo en el Derecho escrito.

Es por esto que la Organización Internacional del Trabajo (OIT), después de estudios de las situaciones en el medio marítimo y las relaciones empleadas en que ha tomado años hacerlo, ha creado la Convención sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC,2006), el cuarto pilar fundamental del sector marítimo junto a los convenios Internacionales SOLAS, MARPOL y Convenio de formación. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo fue creado por la OIT 23 de febrero de 2006, en la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), celebrada en Ginebra, Suiza, y que entró en vigor el 20 de agosto de 2013. (OIT, 2006)

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, tiene dos objetivos primordiales, siendo así, la protección inmersa dentro de las normas laborales aplicable de manera global, asegurando que este sector de trabajadores cuenten con un trabajo decente; y otro de los objetivos primordiales es equiparar las responsabilidades de los armadores y gobiernos con los derechos de los trabajadores, para si mantener un equilibrio y pueda ser posible la protección y respeto de los derechos de estos trabajadores.

A partir del año 2013, fecha en la cual la convención entró en vigor, es considerada de tal importancia como una de las certificaciones legales, tales como el International Ship and Port facility Security code (ISPS CODE)³ y el International

³ ISPS CODE: The 9/11 After Effect (2016, 19 November), Marine Safety, Marine Law. ISPS CODE la Organización Marítima Internacional, bajo el capítulo XI-2 de la convención SOLAS, desarrollo el "*International Ship and Port facility Security code*". Recuperado el 7 de junio de 2018, de <https://www.marineinsight.com>

Safety Management code⁴. Los miembros del MLC que realicen viajes internacionales, deberán presentar a bordo entre los documentos y requisitos comunes, dos documentos primordiales, el Certificado de Trabajo Marítimo (CTM) y la Declaración de conformidad Laboral Marítima (DCLM), al momento de la presentación de estos documentos se entenderá que los países miembros están cumpliendo con el convenio, a su vez estos documentos van a ser solicitados en los puertos de los países que hayan ratificado el MC, 2006.

La Convención objeto del presente estudio, es de aplicación para todos los barcos que por lo general desarrollan sus actividades de comercio marítimo, aquellas embarcaciones ya sean privadas o públicas, exceptuando a los barcos dedicados a la pesca o a fin, los buques de construcción y embarcaciones de guerra y unidades navales. Tanto así que esto fue planteado en su primer Artículo: *“Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente. 2. Los miembros deberán cooperar entre si para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente convenio”*. (OIT, 2006)

La Convención tiene una estructura especial, existe relación entre ellas, siendo así el preámbulo, los artículos, el Reglamento y el Código; ya que se encuentra el preámbulo se encuentran los antecedentes y objetivos generales, producto de creación, a su vez todos los instrumentos internacionales que ha recopilado en un cuerpo jurídico. Los artículos abarcan temas en general, pero son de carácter obligatorio, pasando al código que es formado por un reglamento dividido en la parte A y B, la primera parte, esto es la llamada “A” es considerada de obligatoria aplicación para los estados miembros y la parte llamada “B” son directrices que van a orientar a los miembros de tal manera que los países acojan de la forma más favorable de acuerdo a su ordenamiento jurídico.

⁴ What is INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE) (2016, 21 Julio), Marine Law. INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE). código parte del convenio SOLAS desde el año 1994, primordial en la industria marítima. Recuperado el 7 de junio de 2018, de <https://www.marineinsight.com>

Los derechos fundamentales y los principios de los trabajadores marítimos expuestos en la convención en su artículo III, los mismos que deben ser respetados por los miembros siendo cuatro los principios enunciados cumpliendo con los objetivos del mismo. Primero, la libertad de asociación y la libertad sindical el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva”, continuando con los otros tres principios que enmarcan tres prohibiciones, como la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligación, la abolición efectiva del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación. Con estas prohibiciones se podría decir que plantea la prevención de la explotación laboral, el trabajo infantil y cualquier tipo de discriminación que pueda desarrollarse en este medio.

En el artículo IV abarca los derecho de empleo y sociales de la gente de mar, por lo que se podría que es el resultado la definición de los derechos que dispone la gente de mar en relación al lugar de trabajo, el mismo que debe cumplir con la normativa de seguridad, que ampare a todas las personas que se encuentran a bordo, ya que este es el lugar donde todos conviven y desarrollan sus actividades de trabajo durante extensos periodos, por tanto no siendo menos importante que los trabajadores marítimos cuenten con la protección de su salud.

El Reglamento y el Código están organizados por títulos, siendo así los títulos que hablan de los temas generales, en el inicio del reglamento se encuentra establecido la separación de la parte A (obligatorio) y las parte B (no obligatorio), todos los títulos inmersos en el reglamento inician con una regla, la misma que es desarrollada a continuación del mismo.

Dentro del título 1.- requisitos mínimos para trabajar a bordo de un buque detalla los requisitos imprescindibles que los trabajadores marítimo deben cumplir al momento de abordar en un buque, lo cual este tema ha venido siendo un tema bastante critico desde el año 1920 de acuerdo al convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), el objeto en la convención con el presente artículo, es que las

personas que laboran a bordo de una embarcación, deben cumplir con una edad dispuesta mediante esta normativa y no haya una contradicción con otros instrumentos que hablan de la explotación o el trabajo infantil, sin embargo la edad mínima requerida, no será basta para realizar actividades que se consideren como peligrosas o tengan que ser desempeñadas en la noche.

Dentro del presente título se desarrollan temas relacionado a los requisitos mínimos para abordar un buque, tales como el certificado médico, la formación, calificación, la contratación y colocación de la gente de mar. Estos requisitos son mencionados porque cumplen un nivel de importancia, ya que la convención al tener como objeto el bienestar de la gente de mar, es obvio que los trabajadores deben estar en calidades optimas de salud para el desempeño de sus actividades, a su vez que cumplan con un proceso de formación y así se conviertan en personal calificado para sus labores y estadía en el buque, concluyendo asegurar la contratación y colocación de la gente de mar, para que estos tengan acceso a un sistema de servicios de contratación de acuerdo a la norma interna de cada país, que las contrataciones con este sector de trabajadores sean transparentes y justas, y que los trabajadores marítimos que laboren en embarcaciones de un pabellón extranjero se respeten el bienestar de los trabajadores. Este sistema de contratación para la gente de mar debe ser puesto a disposición de los mismos para que conozcan de acuerdo a la normativa interna.

Titulo 2.- Condiciones de trabajo

Este título tiene por objeto que las condiciones de trabajo de la gente de mar sea la más óptima, entre esto los acuerdos de empleo, los salarios, las jornadas laborales y vacaciones, como los temas relevantes del título. Es decir que toda persona que preste su servicio a un buque debe tener un acuerdo suscrito, teniendo acceso al mismo con derecho a disponer del documento, para poder reclamar en cualquier momento en caso de incumplimiento del mismo, en este acuerdo debe constar toda la información, siendo la más importante el salario por los servicios prestados por el trabajador, y los días de descanso. En relación a los salarios dentro de la Norma

A2.2 del MLC, el objeto principal es que los trabajadores tengan una remuneración digna de acuerdo a las labores realizadas, por lo cual al igual que en cualquier normativa se prohíbe las deudas para con los trabajadores, y si fuese así que no exceda de máximo un mes; porque quedaría a criterio de cada empleador la responsabilidad del pago de remuneración.

El tema salarial, las jornadas laborales, días de descanso, deben ser claros en cuanto las que no pueden exceder de 14 horas por cada 24 horas ni de 72 horas por cada periodo de siete días, lo cual el número de las horas de descanso no podrá ser inferior de 10 horas por cada periodo de 24 horas no de 77 horas por cada periodo de siete días, esto de acuerdo a la Norma A2.3 inciso 5 del MLC,2006. Con este detalle dentro de la convención es marcar la finalidad al trabajo forzoso y la explotación de los trabajadores marítimo y a los menores de 18 años, ya que dentro de la Pauta B2.3, donde se recomienda ciertas disposiciones que deben ser tomadas en cuenta si existe el trabajo de menores de 18 años a bordo.

En la convención en la Regla 2.4, hace referencia al derecho a vacaciones que tienen los trabajadores marítimos, y el derecho de bajar a tierra por alguna circunstancia en particular. Los trabajadores gozaran de sus vacaciones remuneradas, las mismas que será prohibido a la renuncia de las mismas, ya que se puede decir de acuerdo al criterio de esta autora que como en toda normativa se encuentra inmersa este derecho, con el objetivo que la productividad de los trabajadores sea implantada en los distintos lugares de trabajo ya sea en tierra o en el alta mar, y esto se da porque no se explota o sobrecarga con trabajo que excede de las capacidades del ser humano, exponiendo a que desarrolle en contrario un bajo rendimiento y genera un malestar para su salud.

Convivencia de los trabajadores marítimos, en el Título 3 del MLC, hace referencia al alojamiento, servicios de esparcimiento, alimentación y servicios de fonda. En la presente Regla 3.1 en relación al alojamiento y servicios de esparcimiento de los trabajadores marítimo, detalla las condiciones que se deben cumplir para el bienestar de la gente de mar, siendo así que estos tengan acceso a una calidad de

vida favorable, con lugares donde puedan descansar y pasar tiempo libre. Las condiciones del espacio físico deben ser con los compartimentos, instalaciones adecuadas de acuerdo a las necesidades que a criterio de esta autora no solo sería un tema laboral sino más bien ya de un tema humano, así como un lugar digno donde los trabajadores puedan hacer uso de sus horas de alimentación en un lugar confortable.

En el último título No. V, en el cual habla sobre el cumplimiento y control de la aplicación, donde contiene diversas responsabilidades de los Estados, y la responsabilidad que van a asumir para el cumplimiento de las normativas correspondientes. A su vez a la cooperación que entre estados para inspeccionar que otros buques estén cumpliendo con las disposiciones de la convención en estudio, y aquellos países que no son miembros no obtengan un trato más favorable, con el propósito de que estos cumplan con la ratificación del mismo.

Se entiende que la OIT regula las condiciones de trabajo a nivel mundial, tratando de fomentar la unión entre estados, para que visualicen un cambio positivo dentro de las regulaciones internas, tomando como un aspecto de paz y no solamente de carácter económico y social.

Sector marítimo es un factor de desarrollo y economía, los marineros son el combustible de ese motor económico, sin embargo, a ese sector de trabajadores no se les da la importancia como los catalogan.

De acuerdo con el análisis del convenio, es claro que en su desarrollo trata sobre los derechos fundamentales para este sector de trabajadores, sobre los principios que deberían ser aplicados, como cualquier otro tipo de normativa aplicable para cualquier sector de trabajadores que preste sus servicios como empleado.

1.5.3. Chile, y sus Beneficios del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC,2006)

(OIT, 2018) En términos generales el Convenio sobre el trabajo Marítimo cuenta con 94 ratificaciones, Chile es el quinto país de América latina después de

Argentina, Honduras, Nicaragua y Panamá, en haber ratificado este histórico Convenio. El 22 de febrero de 2018, el Gobierno de Chile depositó ante la Oficina Internacional del Trabajo el instrumento de ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) . La flota mercante de Chile representa casi 965 000 toneladas de arqueo bruto. La longitud de la costa chilena ha permitido construir puertos que desempeñan un papel clave en el desarrollo de las operaciones comerciales de Chile y de la región. Alrededor del 90 por ciento de las exportaciones del país se efectúan por esta vía y entrará en vigor para Chile un año después de su ratificación, el 22 de febrero de 2019

(Santiago Sputnik, 2018) Para Chile las labores de armadores y gente de mar chilena fue uno de los principales objetivos, ya que el transporte marítimo es un foco de inversión, y por otro, como fuente de empleos, ambos factores relevantes para el desarrollo comercial de Chile. La ratificación al Convenio Sobre el Trabajo marítimo 2006 confirmo que Chile es un país que valora el desempeño económico, y, protege el bienestar de sus trabajadores.

El Convenio de Trabajo Marítimo ha dado buenos frutos a la Comisión Tripartita y cumple con los derechos para los armadores, estableciendo guía de desarrollo al mercado, y también con la Gente de Mar, reconociendo su labor. Muchos Estados de abanderamiento y armadores que brindan condiciones de trabajo decentes a sus trabajadores, tienen que pagar el precio de la competencia desleal ejercida por quienes no cumplen las normas porque resulta forzoso contar con normas internacionales eficaces para este sector, cuestión que trata el Convenio.

“En efecto, este instrumento es el resultado de una resolución conjunta de las organizaciones de gente de mar y armadores del año 2001, más tarde apoyada por los gobiernos. Igualmente, responde al impulso que el director de la Organización Internacional del Trabajo ha dado a la labor normativa internacional, bajo la premisa de lo que ha denominado el trabajo decente”, puntualizó el Ejecutivo (Camara de Diputados de Chile , 2017).

Chile adopto la convención y actualmente cuenta con legislación interna aplicable para los trabajadores marítimos, en el Código de Trabajo Chileno, se encuentra inserto un capitulo No. - 3, con el título de “DEL CONTRATO DE LOS TRABAJADORES EMBARCADOS O GENTE DE MAR Y DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS EVENTUALES”

Chile; ha aplicado las disposiciones del mismo dentro de su legislación interna, se puede decir que dicha implementación ha dado resultados favorables. Muchos de los países quienes implementaron dentro de su legislación el Convenio, Chile es un país que se caracteriza por tener una legislación similar a la que existe en Ecuador y fácilmente ha podido incorporar dentro de su Código Laboral las disposiciones internacionales, manteniendo las actualizaciones pertinentes que realiza la Organización Internacional de Trabajo.

1.6 Guayaquil, Ecuador

(Containers, 2019); Guayaquil es una de las ciudades más grandes de toda Latino América y se encuentra ubicado en las costas del litoral pacífico ecuatoriano, la mayoría de las empresas nacionales e internacionales con actividad en el país tienen su sede principal en la ciudad de Guayaquil, y sucursales en Manta, Esmeraldas, Machala. Las actividades de mayor impacto económico son la agricultura, acuicultura y el comercio de materia prima. El transporte marítimo a Guayaquil tiene una gran importancia para Ecuador. Su puerto marítimo tiene importantes infraestructuras para la gestión de importaciones y exportaciones. Por sus instalaciones transitan una gran parte de mercancías del comercio exterior, valorado en alrededor de 45.000 millones de dólares anuales. Ecuador forma parte de un gran número de organizaciones comerciales internacionales, y su crecimiento económico es sostenido y ha progresado de forma sorprendente. Por sus muelles transitan el 70% y más del 80% de las exportaciones e importaciones del país,

respectivamente; lo que lo convierte en una de las instalaciones portuarias más importantes del Pacífico. Su tráfico supera el millón de TEUs⁵ anuales.

No puedo dejar de mencionar la creación y funcionamiento del Puerto de Aguas Profundas de Posorja, también perteneciente a la Provincia del Guayas, que es de mayor calado del País, y que ha sido construido con el objeto de acaparar la importación y exportación de productos varios, así como el acoderamiento de barcos turísticos, pero por su poco tiempo de funcionamiento no se han tabulado datos estadísticos a la fecha, pero de hecho este puerto dará un impulso fundamental al trabajo marítimo en todas sus fases.

1.6.1 ¿Como se regula la jornada laboral marítimas en Guayaquil?

(Quevedo&Ponce, 2019) Acorde a la información otorgada por la Cámara Nacional de Pesquería Ecuatoriana, actualmente existen 655 embarcaciones de pesca. Según la Dirección del Parque Nacional Galápagos, a la fecha hay 70 barcos de turismo que navegan en la reserva y 50 naves dedicadas al cabotaje. Numerosos buques de transporte, carga, tanqueros o petroleros también navegan por las aguas en el Ecuador.

Todas las embarcaciones, indistintamente de su tipo, son consideradas como establecimientos que para cumplir con su actividad (atención a pasajeros/huéspedes, pescar, abastecimiento o almacenamiento de combustible, transporte de mercadería o carga, socorro, etc.) requieren de personal a bordo, que para el desarrollo eficaz y seguridad de sus operaciones necesitan laborar bajo un horario especial de trabajo porque no es una jornada laboral ordinaria de 8 días, y de 40 horas a la semana.

⁵ Acrónimo de *Twenty-foot Equivalent Unit* - Unidad Equivalente a Veinte Pies - y que se usa como unidad de medidas inexacta en transporte marítimo expresada en contenedores. <http://www.comercio-externo.es/>

Ante esta necesidad y modalidad laboral, el Código de Trabajo establece que las comisiones sectoriales y de trabajo determinarán las industrias en que no sea permitido la labor durante la jornada completa, y se fijará el número de horas de trabajo. Además, acorde al Acuerdo Ministerial No.- 219 titulado Normas que regulan autorización de Horarios Especiales, publicado en el Registro Oficial No.- 377 de 28 de noviembre de 2018, señala que se consideran horarios especiales y por tanto están sujetos a autorización del Ministerio de Trabajo, todos aquellos horarios que por necesidades específicas impliquen trabajo por más de cinco días consecutivos y contemplen días adicionales o acumulados de descanso a los establecidos para la jornada ordinaria. (...)

En vista que el personal abordo de embarcaciones labora en altamar por la necesidad y el giro de cada negocio marítimo, dichas jornadas u horarios especiales de los trabajadores deberán ser clara y detalladamente expuestos por el empleador o solicitante al Ministerio del Trabajo con el debido consentimiento de cada trabajador para su respectiva aprobación.

(MDT-2018-0082, 2018) El 17 de mayo del 2018 fue publicado en el Registro Oficial, por parte del Ministerio de Trabajo, el Acuerdo Ministerial MDT-2018-0082. Dicho acuerdo, regula únicamente las relaciones laborales marítimas que se llevan a cabo dentro de los cruceros navegables en Galápagos. Dentro de dicho cuerpo normativo, encontramos normas que regulan los períodos de embarques, característica esencial de las relaciones laborales marítimas, planteando un máximo de 70 días de jornada continua, tal como observamos en el artículo 2 segundo inciso:

“(...) El contrato de trabajo turístico en Galápagos aplicable a las modalidades de cruceros navegables, se celebrará por escrito y podrá contener una cláusula en la cual se estipule las jornadas continuas de trabajo, considerando un máximo de hasta setenta (70) días o jornadas continuas de trabajo, establecidas para los períodos de embarque (...)”

En cuanto a las jornadas de descanso, el Acuerdo Ministerial 82 establece que serán acumulables y gozadas en los períodos de desembarque, calculadas en base a 2 días de descanso por cada 5 días laborados, evidenciado en el tercer inciso del artículo 2. De tal manera, este reglamento sí se adecua a las necesidades fácticas de las relaciones laborales marítimas, al entender que las jornadas de embarque deben superiores a las 2 o 3 semanas y luego permitir la acumulación de los días de descanso.

Posteriormente, el artículo 3 de dicho Acuerdo Ministerial regula los periodos de vacaciones, al decir que se aplicaran los mismos días que a los trabajadores continentales, pero con la peculiaridad de que, si se conceden más días de descanso o desembarco, contarán como días de vacaciones. Todo esto, le otorga mayor flexibilidad a la relación laboral sin violentar el derecho del trabajador de gozar sus vacaciones en periodos de desembarque. Así pues, observamos:

“(…) los días de descanso concedidos al trabajador que superen el número de días de descanso forzoso establecido en el último inciso del artículo anterior, serán imputables al período de días de vacación anual a que tiene derecho cada trabajador de conformidad con el artículo 69 del Código del Trabajador (…)”

Al regular la jornada de trabajo ordinaria, se plantea que serán de máximo 10 días, sin recargo alguno; lo cual consideramos un cambio significativo atendiendo a las necesidades de la relación en el mar. De la misma forma, la jornada extraordinaria no podrá ser superior de 12 horas y las partes podrán convenir el trabajo de dichas horas al otorgarse más días de descanso durante el desembarque. Todo esto lo observamos en el artículo 4 del Acuerdo:

“(…) en jornadas diarias hasta un máximo de diez (10) horas al día, las cuáles serán distribuidas en función de las necesidades de la actividad turística, la naturaleza del servicio contratado o de la operación marítima, sin recargo alguno por ser esa la jornada ordinaria de trabajo aplicable a esta modalidad.

Las partes podrán convenir el incremento de horas de la jornada diaria de trabajo, a cambio de que se otorgue al trabajador más días de descanso en sus períodos de desembarque; no obstante, en ningún caso la jornada excederá de doce (12) horas al día (...)

Del mismo modo, el artículo 6 de dicho Acuerdo desarrolla la obligación de los empleadores de proporcionar alimentación, traslados y vivienda a los trabajadores mientras se encuentren dentro del crucero navegable. Asimismo, el artículo 7 establece que los trabajadores que ordenen, administren o dirijan a nombre del empleador, serán considerados como empleados con funciones de confianza, con todas las condiciones del artículo 58 del Código de Trabajo, el cual plantea:

“Para los efectos de la remuneración, no se considerará como trabajo suplementario el realizado en horas que excedan de la jornada ordinaria, cuando los empleados tuvieren funciones de confianza y dirección”

En primer lugar, nos damos cuenta que el Ecuador no ha ratificado el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006; lo cual evidentemente deja las relaciones laborales marítimas sin un marco normativo genérico sobre el cual regularse, dentro del país, en virtud de la ausencia de la norma específica que regule las relaciones laborales marítimas, se han aplicado las normas generales del Código de Trabajo, lo cual ha generado gran cantidad de inconvenientes tanto normativos como fácticos. Los principios y derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, vendría a ser la norma protectora de los Trabajadores del Mar, reiterando la falta de normativa específica de la Gente de Mar, que es lo que persigue la presente investigación.

ASPECTO METODOLOGICO
CAPITULO II

CAPITULO II: ASPECTO METODOLOGICO

2.1 Enfoque de la Investigación

El presente proyecto tiene una metodología cualitativa descriptiva, ya que sus resultados no se basan en resultados estadísticos, sino más bien en la narración de lo que se quiere concluir en el estudio del tema.

Tipo exploratorio: Este método se identifica con lo presentado por la autora, ya que, como objeto del mismo se basa en explorar el fenómeno en su profundidad, por lo que permitió realizar una investigación amplia de la problemática, Por tanto, dentro de esta metodología se midió por criterios de profesionales expertos en el tema.

2.2 Diseño

El diseño del estudio del presente proyecto, es descriptivo con un enfoque interpretativo, con variable cualitativas específicos sobre el estudio de las condiciones que se encuentran vulnerables los trabajadores marítimos al no encontrarse amparados ante una normativa

2.3 Universo y muestra

La población se compone de abogados dedicados al derecho marítimo nacional en la ciudad de Guayaquil y Machala.

En cuanto a la muestra, será tomado como referencia la opinión de grandes profesionales conocedores del Derecho. Opiniones que serán tomadas en consideración para el análisis de los distintos criterios y punto de vista de cada uno, para así recurrir a las citas textuales de sus opiniones que fueron otorgadas mediante entrevistas.

2.4 Métodos de Recolección de Información

El método utilizado para la obtención de información adicional fue mediante entrevista a expertos y el análisis de las diferentes teorías, criterios y realidades del fenómeno y de los afectados por el mismo. La entrevista se dio formulando preguntas de carácter abierto para el desarrollo trascendental del tema con profesionales del Derecho expertos en Derecho Marítimo, Derecho Laboral y Derecho Mercantil.

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS

CAPITULO III

CAPITULO III: ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS

3.1 Análisis de las entrevistas

La entrevista obtiene 8 preguntas interrogativas que van efectuadas a profesionales especializados en el derecho marítimo quienes realizan constantemente contratos de trabajadores marítimos con el fin del estudio del proyecto de investigación.

PREGUNTA 1:

¿Sírvasse indicar si considera necesario la existencia de una normativa específica aplicable para los trabajadores marítimos o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador?

Los entrevistados coincidieron, que indudablemente consideran que es necesario una normativa específica ya que actualmente al no existir ninguna normativa específica los trabajadores marítimos o le gente de mar se rigen por el código de trabajo y obviamente las relaciones laborales continentales poseen ciertas características muy distintas a las características de relaciones laborales de la gente de mar en cuanto es necesario una codificación específica.

PREGUNTA 2:

¿Considera usted necesario e importante que el Ecuador ratifique el Convenio sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) ?, siendo este instrumento el que tiene como finalidad garantizar el bienestar de los trabajadores marítimos?

Los tres entrevistados piensan que el Ecuador debería ratificar el convenio sobre el trabajo marítimo 2006, ya que es ratificado por varios países con el objetivo de garantizar y establecer parámetros que todos los países deberían de cumplir dentro de las relaciones laborales marítimas, uno de los entrevistados indico que este convenio serviría como una guía o una especie de modelo que el Ecuador seguiría para aplicar dentro de las relaciones laborales marítimas. Ya que Ecuador es un país que gran parte de su actividad económica nace del mar, un país atunero, desarrolla

la pesca, turismo en cruceros navegables, petrolero, y todo ese tipo de relaciones comerciales que poseen relaciones laborales que se rigen a las normas del código de trabajo y no se apega a la realidad. se necesita una normativa aplicable que se ampare y se ajuste a las circunstancias sociales.

PREGUNTA 3:

¿Cuál sería la incidencia sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) en los derechos laborales de los trabajadores del Ecuador?

De acuerdo a la opinión de los especialistas cual sería la incidencia sobre los derechos laborales preexistente, si el ecuador ratifica, deberían aplicarse ciertas normas o parámetros que establece el convenio MLC 2006 a las relaciones laborales que actualmente se dan en el mar, ya que el convenio habla sobre jornadas de embarque, desembarque, horario de trabajo, las horas de descanso, y eso modificaría los derechos laborales que tiene los trabajadores sobre el código de trabajo, uno de los entrevistados indica que en la realidad desde el punto de vista factico las relaciones laborales de la gente del mar si se apegan a gran medida lo que establece este convenio MCL 2006, y que sería ideal que el Ecuador lo ratifique y que las relaciones laborales fácticas no van a cambiar mucho.

PREGUNTA 4:

Al no estar garantizados los derechos de este sector de trabajadores en una normativa específica en el Ecuador; ¿Cree usted que se están siendo vulnerados sus derechos?

Los entrevistados opinan que evidentemente como no están garantizados los derechos de la gente de mar sino que únicamente se encuentran garantizados por una normativa general si se puede dar ciertas vulneraciones de derechos, uno de los entrevistados opino que la vulneración es de ambas partes ya que se le vulneran los derechos a los trabajadores y al mismo tiempo se vulneran los derechos a los empleadores en el momento que los trabajadores incurre a un tipo de demanda o una solicitud de reclamos de haberes laborales ya que aplican las normas del código

de trabajo para reclamar una relación que en la realidad no se funcionaba como en el código de trabajo y esto genera ciertos problemas.

PREGUNTA 5:

¿Si su opinión es la falta de una normativa aplicable para los trabajadores marítimo o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador? ¿El Código de Trabajo sería reformado o sería necesario la creación de un código especial?

Para dos de los entrevistados consideran que es de gran importancia que el Ecuador cree un capítulo adicional al código de trabajo, donde ese capítulo regule las relaciones laborales de la gente mar, y cada una de las condiciones (vacaciones, embarques, desembarque, tiempo de trabajo, salario mínimo) ellos dos piensan que sería suficiente. Uno de los entrevistados piensa que deberían realizarse una codificación adicional como una norma especialísima para la gente del mar.

PREGUNTA 6:

¿Al existir varios principios y derechos establecidos en la Constitución de la Republica del Ecuador que protegen a los trabajadores, considera necesario dotar a los Trabajadores Marítimos o también conocidos como gente de mar, de un sistema de protección específico para este sector y/o basta con lo establecido en la carta magna?

Los entrevistados indican que a pesar que la constitución garantiza derechos y es de aplicación inmediata y no debería existir una normativa que los garantice, ellos piensan que si es importante la creación de un cuerpo normativo que garantice los derechos de los trabajadores marítimos o gente de mar por que la forma en la cual los trabajadores pueden ejecutar y hacer cumplir sus derechos reconocidos en la constitución es a través de acciones de la constitución que en la realidad son muy abstractas y al ser abstractas puede generar que gran cantidad de casos los trabajadores se encuentren en indefensión.

PREGUNTA 7:

¿Conoce Ud. si los beneficios laborales de un trabajador marítimo ecuatoriano son iguales a un trabajador marítimo chileno?

Dos de los entrevistados indicaron que no conocen la normativa laboral marítima actual chilena y que es imposible responder la pregunta, uno de los entrevistados indico que todos los trabajadores marítimos son iguales en todos los países ya que navegan en país a país, y que todos deberían tener los mismos derechos laborales y que había investigado en la cual la ratificación al convenio (MCL 2006) genero un buen impacto beneficios de la gente de la mar chilena y a los empleadores.

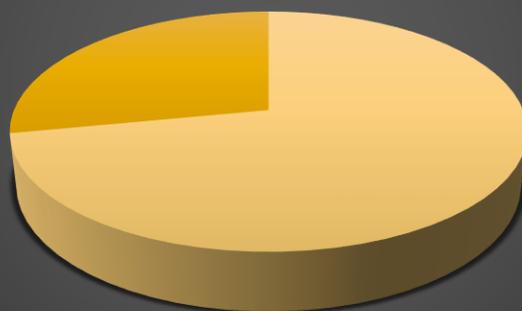
PREGUNTA 8:

¿Considera Ud., que la Transacción podría ser un medio de solución de conflicto para los trabajadores marítimos del Ecuador?

Los entrevistados opinan que la transacción si sería un medio de solución de conflicto y que si se resolvería un conflicto de laboral o de trabajo marítimo siempre y cuando se garanticen los derechos básicos de un trabajador. El Abg. Alejandro Rodríguez indico un ejemplo en el caso que se despida intempestivamente un trabajador marítimo, y luego a través de una transacción pueden llegar a un acuerdo o negociación se le quiera pagar un monto por una renuncia , ya que el trabajador estaría renunciando sus derechos laborales, el por ende no considera que se podría hacer, pero estaría muy bien la transacción si se encuentra dentro de los límites establecidos en el código de trabajo y constitución el cree que si podría resolver con una transacción ya que en centro de arbitraje y mediación, cuando llegan conflictos laborales previa a llegar a una carta de acuerdo , revisan que los valores reclamados sean superiores a los límites establecidos por el código de trabajo.

Con las opiniones presentadas por los especialistas, se podrá reflejar el resultado grafico en cuanto a la hipótesis en el presente trabajo de investigación:

¿El convenio sobre el trabajo Marítimo (MCL 2006) proporciona incidencia en los derechos laborales de los trabajadores del año 2018 en la provincia del Guayas?



■ Surge Beneficioso la incidencia del MCL 2006

■ Reforma del Código de Trabajo

Cuadro 1: Elaborado por Eva Chambers (2019)

Como se puede observar el resultado de este análisis de los criterios de profesionales, resulta favorable y beneficioso la implementación del convenio sobre el trabajo marítimo (MCL 2006) y sobre la incidencia en los derechos laborales de los trabajos marítimos o gente de mar garantizarían sus derechos. Y se consigue un beneficio para este sector de trabajadores. Sin embargo se puede observar un punto de uno de los entrevistados, el cual tiene apertura a ser debatible puesto que esta aplicación a la norma interna no perjudique a los empleadores ya que de acuerdo a los criterios de uno de los especialistas radica en que es necesario una regulación para los trabajadores marítimos, siempre y cuando exista respeto a los derechos de quien contrata a estas personas y no exigir de manera que sobre pase las capacidades de contratar, lo cual a la larga podría generar el desempleo, causando así un perjuicio para ellos. Y la solución sería que los dos se beneficiaran como el trabajador y el empleador. Sin embargo, es necesario que grupos como este sector de trabajadores y habiendo más como ellos sea considerado precautelarse sus derechos como tal y no permitir que sean vulnerables ante países extranjeros.

En conclusión, este método empleado ha servido de soporte adicional para complementar con el tema en estudio, ya que, con el criterio y análisis del tema de

expertos, se logró obtener resultados que reflejan la imparcialidad desde un punto de vista analítico de la realidad, mas no asegurar la hipótesis presentada por la presente autora, por tanto, se busca que los trabajadores se mantengan amparados por la ley interna ante países extranjeros.

PROPUESTA
CAPITULO IV

CAPITULO IV:

En base al análisis del proyecto de investigación y con el aporte de las entrevistas a los distintos profesionales del Derecho, se puede decir que el Ecuador, al ser miembro de distintos instrumentos Internacionales, que velan por el cumplimiento de los derechos de los trabajadores, no ha suscrito ninguno que tenga relación con el cumplimiento de los derechos de los trabajadores marítimos o también llamados gente de mar y como consecuencia de esto, el Ecuador no cuenta con normativa que regule a este sector de trabajadores, a más de la normativa a nivel general en materia laboral, esto es, el Código de Trabajo.

PROPUESTA

- Realizar un estudio sobre la implementación del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006 al ordenamiento jurídico interno del Ecuador, a fin de que los derechos de los trabajadores marítimos sean protegidos por el Código de Trabajo, en armonía con la normativa internacional y con la norma Suprema como es la Constitución de la República del Ecuador.
- Se sugiere, que la transacción sea un mecanismo alternativo de solución de este tipo de conflictos que es efectivo, inmediato, y, sin formalismo, que no es otra cosa que un acuerdo mediante el cual las partes terminan extrajudicialmente un litigio pendiente. Este contrato reúne los presupuestos de un finiquito sustentado en la capacidad de los intervinientes; su expreso consentimiento o voluntad para transigir; y por último la causa y objeto lícito.
- En materia laboral existe un principio de irrenunciabilidad de derechos establecidos en la Constitución de la Republica del Ecuador, muchos juristas expresan que en esta área no se debe transigir, tal como consta en el Código de Trabajo en el Art.- 4.- “Irrenunciabilidad de derechos. - Los derechos del trabajador son irrenunciables. Será nula toda estipulación en contrario”;

Otros expresan que la transacción lleva implícitas concesiones mutuas que hacen las partes, pero existen fallos dictados por la Corte Suprema de Justicia como el publicado en la Gaceta Judicial SXV Pág. 4137, que expresan: “La esencia de la transacción reside en la renuncia que cada contratante hace de lo que cree su derecho a fin de evitar que un fallo le quite todo a uno u a otro”. Este antecedente nos lleva a la conclusión de que la transacción significa una renuncia y por tanto si la aplicamos a la materia laboral estaría en contradicción con el precepto laboral que señala que los derechos de los trabajadores son irrenunciables. La explicación que también admite esta conceptualización es que la Corte Suprema se refiere a la transacción en general.

Pero desde el 14 de diciembre del 2006, a través del Registro Oficial No. - 417, se encuentra publicada la Ley de Arbitraje y Mediación, y en dicha normativa encontramos a la figura denominada Transacción contenida en el Art.- 28, que establece: “En el caso de que el arbitraje termine por transacción, ésta tendrá la misma naturaleza y efectos de un laudo arbitral debiendo constar por escrito y conforme al artículo 26 de esta Ley”. También en esta normativa encontramos el contenido del Art. 43, que nos describe que es la mediación: “La mediación es un procedimiento de solución de conflictos por el cual las partes, asistidas por un tercero neutral llamado mediador, procuran un acuerdo voluntario, que verse sobre materia transigible, de carácter extrajudicial y definitivo, que ponga fin al conflicto”.

En el Código Civil también encontramos la forma como se extinguen las obligaciones contenidas en el Art.- 1583, y en el numeral cuarto encontramos la Transacción, la misma que es desarrollada a través del Art.- 2348 y siguientes de la misma normativa, y que se define de la siguiente manera: Transacción es un contrato en que las partes terminan extrajudicialmente un litigio pendiente, o precaven un litigio eventual. No es transacción el acto que sólo consiste en la renuncia de un derecho que no se disputa. Art. 2349.- No puede transigir sino la persona capaz de disponer de los objetos comprendidos en la transacción. Art.

2350.- Todo mandatario necesitará de poder especial para transigir. En este poder se especificarán los bienes, derechos y acciones sobre que se quiera transigir. Art.

2363.- La transacción no surte efecto sino entre los contratantes. Si son muchos los principales interesados en el negocio sobre el cual se transige, la transacción consentida por uno de ellos, no perjudica ni aprovecha a los otros; salvo, empero, los efectos de la novación, en el caso de solidaridad.

- Una vez establecida el sustento legal acerca de la Transacción como un mecanismo de terminación de un conflicto de intereses, podemos reiterar que esta es la figura jurídica a la cual tienen que establecerla en los Contratos de los Trabajadores Marítimos como una forma de solucionar sus conflictos ante el incumplimiento de las condiciones laborales establecidas a través del Convenio del 2006.

- La propuesta en concreto de la autora es plantear una reforma al Código de Trabajo en el Art.- 17; ya que estaríamos tratando de un sector de trabajadores que cumplen un rol excepcional en el desarrollo de sus actividades, las cuales son desempeñadas a bordo de una embarcación a diferencia de aquellos trabajadores que por regla general se desenvuelven en tierra, a su vez este grupo de trabajadores a más de laborar en un buque pasan su tiempo de ocio, alimentación y convivencia en este. A su vez deben cumplir con ciertos requisitos especiales para poder laborar en un buque, adicionales a los requisitos normales que deben cumplir los distintos trabajadores a nivel general. Por tanto, la reforma propuesta debe agregarse a continuación del Art.-17 que trata sobre los tipos de contratos que celebran los trabajadores.

ARTICULO PARA REFORMAR:

Se reformaría el Artículo 17, en el cual se debe incorporar un Agregado, que trate lo siguiente:

Agregado:

En el agregado se debe definir la obligación de suscribir un contrato sobre los trabajadores marítimos o gente de mar de la siguiente manera:

Art. ... ; Contratos para Trabajadores Marítimos: Tendrán contratos para trabajadores marítimos quienes laboran y/o desarrollan actividades a bordo de los buques, y afines; en los cuales se establecerá la edad mínima, condiciones de trabajo; las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad, la salud, la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros.

Para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del trabajo marítimo, la transacción es un medio para solucionar los conflictos que se generen de este tipo de relaciones.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES
CAPÍTULO V

CONCLUSIONES

- Al no existir una normativa nacional y siendo la Provincia del Guayas, donde existen un gran número de trabajadores marítimos se debe de dotar de una mejor infraestructura por parte del Ministerio de Trabajo, y la Función Judicial, con el objetivo de prestar auxilio eficaz e inmediato a los trabajadores marítimos para precautelar sus derechos a fin de que estos no sean consulados sus derechos, y puedan garantizar también sus obligaciones para con sus patrones, ya que las relaciones laborales marítimas poseen características normativas y fácticas muy diferentes a las relaciones continentales, en consecuencia, no pueden aplicarse las mismas normas al trabajo marítimo y el terrestre, en virtud de las diferencias fácticas que ambas relaciones conllevan.
- Como la Asamblea Nacional del Ecuador no ha ratificado el Convenio de Trabajo Marítimo, MCL 2006 de la Organización Internacional del Trabajo, debe de hacerlo y, a través de la reforma laboral dotar de una normativa interna que coincida o sea comparada con la que tienen los trabajadores marítimos chilenos.
- Que la figura jurídica denominada Transacción se convierta en el medio de solución de conflictos ágil, y eficaz para las partes en controversia y que de esa manera se garanticen sus derechos y obligaciones.
- A pesar de que el Ecuador cuenta con una norma suprema amplia y garantista de derechos y principios para los ecuatorianos, y formar parte de instrumentos internacionales que velan por los derechos humanos y derechos laborales, se ha dejado en la sombra jurídica a un sector de trabajadores ya que pertenecen a un régimen laboral especial y siendo violentando por aquellos empleadores que los contratan con una aplicación de norma laboral flexible, la Gente de Mar pasa por un proceso de

vulnerabilidad ya que al no encontrarse en su territorio y sentirse desprotegidos, tampoco se ven resguardados por la norma Universal, siendo sus derechos pisoteados, explotados laboralmente, desempeñando sus labores en un lugar en malas condiciones con infraestructura deplorable, poniendo en peligro su vida y su salud, tanto física como mental, ya que no solamente piensan en su bienestar personal, sino también por sus dependientes y se podría decir que han sido vistos como un grupo minoritario por el cual no han tomado prioridad de sus necesidades como trabajadores.

- El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, al ser el cuarto pilar de la regulación del medio marítimo, este ha tomado la iniciativa de abarcar la materia laboral aplicable para los trabajadores marítimos, implementado derechos y principios fundamentales para que sean puestos a su disposición, en busca del equilibrio de que los empleadores se encuentren en la libertad de fomentar una relación laboral favorable, creando relaciones internacionales, y respetando el derecho de este sector de trabajadores.
- Que la República de Chile, miembro del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, al acordar la ratificación del mismo, implemento en su legislación interna las disposiciones de este instrumento, para que se encuentre en armonía con el Derecho Internacional, lo que genera una seguridad jurídica tanto para el empleador como para el trabajador, valorando así las labores desempeñadas por los mismos. Chile es un país que se caracteriza por tener una legislación similar a la que existe en Ecuador y fácilmente ha podido incorporar dentro de su código laboral las disposiciones internacionales, manteniendo las actualizaciones pertinentes que realiza la Organización Internacional de Trabajo.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que la Asamblea Nacional ratifique el Convenio de Trabajo Marítimo, MCL 2006 de la Organización Internacional del Trabajo.
- Al no existir una normativa interna que proteja y regule las relaciones laborales de la Gente de Mar con las diversas personas naturales y/o jurídicas sean nacionales y/o extranjeras por lo que se recomienda que la función legislativa reforme el Código de Trabajo, con el objeto de regular dichas relaciones, así como la solución del conflicto a través de la transacción.
- Que, a la Provincia del Guayas, por tener el mayor número de embarcaciones, y trabajadores marítimos se les dote de una mayor infraestructura tanto por parte del Ministerio de Trabajo, como de la Función Judicial a fin de que el sector laboral y/o patronal puedan acudir a hacer valer sus derechos en estas instancias legales.
- Que al otorgarle las garantías y la protección de los derechos de los trabajadores marítimos los beneficios que estos obtienen es que no van a ser perjudicados por sus patrones al ser objeto de despidos intempestivos, y/o conculcación de sus derechos.
- Nuestro país tiene como una de sus principales fuentes de ingresos en el mar, bien sea por transporte, turismo o pesca, debe de realizar visitas o programar reuniones con los trabajadores marítimos de la República de Chile, y tener otra perspectiva ya sea negativa o positiva de la aplicación del convenio sobre trabajo marítimo (MCL 2006).

- Incluir la transacción en el Código de Trabajo como un mecanismo de solución de conflictos que se están generando por la falta de una normativa específica en el País.
- Buscar la equidad y el equilibrio en los empleadores, y trabajadores marítimos, con el fin de generar un ambiente en el cual se pueda desarrollar las condiciones de trabajo en mejores condiciones.

BIBLIOGRAFIA

- Azcarraga. (2018). *Enciclopedia Jurídica*. Obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/derecho-maritimo/derecho-maritimo.htm>
- Cabeza Medina. (1996).
- Camara de Diputados de Chile . (17 de mayo de 2017). Obtenido de https://www.camara.cl/prensa/noticias_detalle.aspx?prmId=131991
- Código de la Policía Marítima*. (11 de julio de 1980). Obtenido de Lexis: <http://www.silec.com.ec>
- Constitucion de la República del Ecuador*. (2018). Recuperado el 25 de mayo de 2018, de Lexis: <http://www.silec.com.ec>
- Containers. (2019). *Transporte Marítimo a Guayaquil*. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/guayaquil/>
- De Luna, O., Scovazzi, & Chacon, T. (s.f.). *sciencedirect*. Obtenido de Anuario Mexicano de Derecho Internacional: [sciencedirect.com/science/article/pii/S1870465415000239](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1870465415000239)
- EcuRed. (s.f.). *Derecho marítimo*. Obtenido de www.ecured.cu/Derecho_maritimo
- El portal de estadísticas*. (2018).
- Faidutti, J. C. (2011). *DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR*. Guayaquil.
- FAO. (2015). *Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura*.
- Insfran, F. A. (s.f.). *Historia del Derecho Marítimo*. Obtenido de http://www.agr.una.py/descargas/biblioteca_digital_gestion_riesgos/H/Historia%20del%20Derecho%20.pdf
- ITF Seafarers. (2018). *Registros actuales listados como FOC*. Recuperado el 30 de mayo de 2018, de ITF Seafarers: <http://www.itfseafarers.org>
- Mansilla, H. L. (1991). *La creación del nuevo derecho del Mar y el aporte de Chile*. Chile: Juridica de Chile.
- MDT-2018-0082, A. M. (17 de mayo de 2018). *ministerio de trabajo*. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2012/10/AM-82.-NORMATIVA-ERRADICACION-DE-LA-DISCRIMINACION-EN-EL-AMBITO-LABORAL.pdf>

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). *Resolución No. SPTMI 041/13*. Recuperado el 15 de mayo de 2018, de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: <http://www.obraspublicas.gob.ec>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). *Resolución No. SPTMI 041/13*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: <https://www.obraspublicas.gob.ec/>
- Moreno, J. (11 de MARZO de 2009). *NAUCHER.BLOGSPOT.COM*. Obtenido de Gente de mar: <http://naucher.blogspot.com/2009/03/gente-de-mar.html>
- Morillo, L. M. (2006). El empresario Marítimo: delimitación desde la perspectiva laboral. *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* , 77-106.
- Naciones Unidas. (20 de diciembre de 1977). *RESOLUCIONES APROBADAS POR LA ASAMBLEA GENERAL DURANTE EL 32º PERÍODO DE SESIONES*. Obtenido de <https://www.un.org/es/documents/ag/res/32/ares32.htm>
- Naciones Unidas sobre el derecho del Mar. (27 de abril de 1958). *RESOLUCION 1307 (XIII) CONVOCACIÓN A UNA SEGUNDA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (783º SESIÓN PLENARIA. 10 DE DICIEMBRE DE 1958)*. Obtenido de http://editguardacostaspna.org.ar/archivos/espacios-maritimos/Resolucion_1307.pdf
- Normas de Titulación, Registro de documentos para Gente de Mar*. (27 de julio de 2017). Recuperado el 22 de mayo de 2018, de Lexis finder: <http://www.silec.com.ec>
- Nueva Sociedad. (OCTUBRE de 2009). *Impactos económicos y políticos en América Latina*. Obtenido de <https://nuso.org/articulo/impactos-economicos-y-politicos-en-america-latina/>
- OIT. (28 de febrero de 2018). *Organización Internacional del Trabajo*. Obtenido de https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/news/WCMS_618924/lang--es/index.htm
- OIT. (1996). *ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO*. Obtenido de <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--es/index.htm>

- OIT. (23 de febrero de 2006). *"Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC,2006)*. Recuperado el 28 de marzo de 2018, de Organización Internacional de Trabajo: <http://www.ilo.org>
- OIT. (s.f.). *Organización Internacional del Trabajo*. Recuperado el 20 de mayo de 2018, de Principios de Derecho Internacional del Trabajo: <http://www.ilo.org>
- Pietri, D. d. (junio de 2010). *LA REDEFINICIÓN DE LA ZONA CONTIGUA*.
- Pilimeni, D. A. (marzo de 2007). *Antecedentes del Derecho del Mar* . Obtenido de Maniobra de Buques: <http://www.maniobradebuques.com/pdf/Antecedentes%20del%20Derecho%20del%20Mar.pdf>
- Pinto, S. B. (1990). *Derecho Marítimo*. Chile: Editorial Juridica de Chile.
- Pozo, F. d. (21 de mayo de 2015). *Instituto Español de Estudio Estrategicos*. Obtenido de Documento de opinion: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEE052-2015_Banderas_Conveniencia_FdelPozo.pdf
- Quevedo&Ponce. (25 de abril de 2019). *¿Como se regula en el Ecuador la jornada laboral en embarcaciones marítimas?* Obtenido de <https://www.quevedo-ponce.com>
- Reglamento de la ley de pesca y desarrollo pesquero. (s.f.).
- Ridruejo, J. P. (1986). *Curso de Derecho Internacional Publico*. Madrid.
- Rodriguez, L. V. (1989). *Arreglo de Controversias segun el Drecho del Mar*. Caracas: UNESCO.
- Rudnikas, E. B. (2017). *leymaritima.com*. Obtenido de Blue Wave Web Design, LLC.: <https://www.leymaritima.com/impacto-que-banderas-de-conveniencia-tienen-sobre-los-marineros-y-pasajeros/>
- Santiago Sputnik. (23 de 02 de 2018). *Sputnik*. Obtenido de <https://mundo.sputniknews.com/america-latina/201802231076511406-santiago-organizacion-trabajo/>
- Sayan, E. G. (2005). *LA DOCTRINA DE LAS 200 MILLAS Y EL DERECHO DEL MAR*. Obtenido de <file:///C:/Users/Eva%20Chambers/Downloads/Dialnet-LaDoctrinaDeLas200MillasYElDerechoDelMar-5084888.pdf>

- Székely, A. (1994). *Enciclopedia del Derecho, Historia y las Ciencias Sociales Online Gratis: Española, Mexicana, Argentina, etc.* Obtenido de Suprema Corte de Justicia de México: <https://leyderecho.org/derecho-del-mar/>
- Teitelboim, S. (1966). *Chile y la soberanía en el mar.* Santiago de Chile: Andres Bello.
- Thayer arteaga, W., & Novoa Fuenzalid, P. (2002). *Manual de Derecho De Trabajo.* Santiago, Chile: Editorial Juridica Chile.
- United Nations. (7 de febrero de 1986). *United Nations Convention on conditions for registratios of ships.* Recuperado el 26 de mayo de 2018, de United Nations: <http://www.unctad.org>
- Velasquez, A. (2012). Serie Magister Volumen 109. *Ecuador y los temas del nuevo Derecho del Mar,* 11. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3623/1/SM109-Vel%C3%A1squez-Ecuador.pdf>

ANEXOS

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1	2
Anexo 2	4
Anexo 3	5

Anexo 1

ENTREVISTA

APOLO & ASOCIADOS

Entrevistado: Abg. Alejandro Rodríguez González

Abg. Eduardo Monar Viña

PREGUNTA 1:

¿Sírvese indicar si considera necesario la existencia de una normativa específica aplicable para los trabajadores marítimos o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador?

Yo trabajo a diario en esta rama y creo que es necesario una normativa específica ya que actualmente al no existir ninguna normativa específica para los trabajadores marítimos o le gente de mar se rigen por el código de trabajo y obviamente las relaciones laborales continentales poseen ciertas características muy distintas a las características de relaciones laborales de la gente de mar en cuanto es muy necesario una codificación específica.

PREGUNTA 2:

¿Considera usted necesario e importante que el Ecuador ratifique el Convenio sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) ?, siendo este instrumento el que tiene como finalidad garantizar el bienestar de los trabajadores marítimos?

El Ecuador debería ratificar el convenio sobre el trabajo marítimo 2006, ya que es ratificado por varios países con el objetivo de garantizar y establecer parámetros que todos los países deberían de cumplir dentro de las relaciones laborales marítimas, ya que este convenio serviría como una guía o una especie de modelo que el Ecuador seguiría para aplicar dentro de las relaciones laborales marítimas. Ya que Ecuador es un país que gran parte de su actividad económica nace del mar, un país atunero, desarrolla la pesca, turismo en cruceros navegables, petrolero, y

todo ese tipo de relaciones comerciales que poseen relaciones laborales que se rigen a las normas del código de trabajo y no se apega a la realidad. se necesita una normativa aplicable que se ampare y se ajuste a las circunstancias sociales.

PREGUNTA 3:

¿Cuál sería la incidencia sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) en los derechos laborales de los trabajadores del Ecuador?

Yo creo que va hacer de carácter positivo sobre los derechos laborales marítimos preexistente, si el ecuador ratifica, deberían aplicarse ciertas normas o parámetros que establece el convenio MLC 2006 a las relaciones laborales que actualmente se dan en el mar, ya que el convenio habla sobre jornadas de embarque, desembarque, horario de trabajo, las horas de descanso, y eso modificaría los derechos laborales que tiene los trabajadores sobre el código de trabajo.

PREGUNTA 4:

Al no estar garantizados los derechos de este sector de trabajadores en una normativa específica en el Ecuador; ¿Cree usted que se están siendo vulnerados sus derechos?

Evidentemente como no están garantizados los derechos de la gente de mar sino que únicamente se encuentran garantizados por una normativa general yo creo si se da ciertas vulneraciones de derechos, y podría decir que la vulneración es de ambas partes ya que se encuentra vulnerados los derechos a los trabajadores y los derechos a los empleadores en el momento que los trabajadores incurre a un tipo de demanda o una solicitud de reclamos de haberes laborales ya que aplican las normas del código de trabajo y para reclamar una relación que en la realidad no se funciona como en el código de trabajo podría generar muchos problemas. Ya que no podemos comparar un trabajo terrestre con uno de mar.

PREGUNTA 5:

¿Si su opinión es la falta de una normativa aplicable para los trabajadores marítimo o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador? ¿El Código de Trabajo sería reformado o sería necesario la creación de un código especial?

Yo considero que es de gran importancia que el Ecuador cree un capítulo adicional al código de trabajo, donde ese capítulo regule las relaciones laborales de la gente mar, y cada una de las condiciones (vacaciones, embarques, desembarque, tiempo de trabajo, salario mínimo) esto sería suficiente para proteger los derechos de la gente de mar.

PREGUNTA 6:

¿Al existir varios principios y derechos establecidos en la Constitución de la Republica del Ecuador que protegen a los trabajadores, considera necesario dotar a los Trabajadores Marítimos o también conocidos como gente de mar, de un sistema de protección específico para este sector y/o basta con lo establecido en la carta magna?

Los entrevistados indican que a pesar que la constitución garantiza derechos y es de aplicación inmediata y no debería existir una normativa que los garantice, ellos piensan que si es importante la creación de un cuerpo normativo que garantice los derechos de los trabajadores marítimos o gente de mar por que la forma en la cual los trabajadores pueden ejecutar y hacer cumplir sus derechos reconocidos en la constitución es a través de acciones de la constitución que en la realidad son muy abstractas y al ser abstractas puede generar que gran cantidad de casos los trabajadores se encuentren en indefensión.

PREGUNTA 7:

¿Conoce Ud. si los beneficios laborales de un trabajador marítimo ecuatoriano son iguales a un trabajador marítimo chileno?

Debo ser muy sincero contigo, no conozco la normativa laboral marítima actual chilena y es imposible responderte la pregunta.

PREGUNTA 8:

¿Considera Ud., que la Transacción podría ser un medio de solución de conflicto para los trabajadores marítimos del Ecuador?

Considero que sí, La transacción si sería buen medio de solución de conflicto en este caso y estoy convencido que si se resolver un conflicto de laboral o de trabajo marítimo siempre y cuando se garanticen los derechos básicos de un trabajador. Por ejemplo en el caso que se despida intempestivamente un trabajador marítimo, y luego a través de una transacción pueden llegar a un acuerdo o una negociación en la cual se le quiera pagar un monto por una renuncia , ya que el trabajador estaría renunciando sus derechos laborales, por ende no considera que se podría hacer, pero estaría muy bien la transacción si se encuentra dentro de los límites establecidos en el código de trabajo y constitución en la cual si podría resolver con una transacción ya que en centro de arbitraje y mediación, cuando llegan conflictos laborales cotidianos y previa a llegar a una carta de acuerdo , revisan que los valores reclamados sean superiores a los límites establecidos por el código de trabajo. Y creo que sería necesario que se reforma o se incluya un artículo en el código de trabajo donde se exprese la transacción como un método de solución de conflicto. Debo mencionar que tu idea de la propuesta de tesis es justa y necesaria actualmente para regular los derechos de la gente de mar.

Entrevistado: Abg. Ana María Jaramillo Carrión

PREGUNTA 1:

¿Sírvese indicar si considera necesario la existencia de una normativa específica aplicable para los trabajadores marítimo o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador?

Yo considero que si es necesario o es urgente la existencia de una normativa específica o un capítulo o artículo que regule los derechos de la gente del mar. Pero creo que nuestro país debería ratificar el referido convenio y de tal forma armonizar la legislación nacional y este por ente regularía los estándares internacionales.

PREGUNTA 2:

¿Considera usted necesario e importante que el Ecuador ratifique el Convenio sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) ?, siendo este instrumento el que tiene como finalidad garantizar el bienestar de los trabajadores marítimos?

Claro que sí, es necesario que el Ecuador ratifique el convenio MCL 2006. Ecuador tiene muchos negocio marítimo, debido a sus particularidades, es un negocio global que no conoce de las fronteras políticas de los países y es por este motivo que la gran mayoría de condiciones contractuales de arrendamiento de buques, seguros, incoterms, se constituyen en normas de aceptación global en el marco de comercio internacional, por tal motivo es necesario que nuestro país también se incorpore a las condiciones mínimas que establece el Convenio, y de esta forma estar en armonía con la comunidad internacional.

PREGUNTA 3:

¿Cuál sería la incidencia sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) en los derechos laborales de los trabajadores del Ecuador?

La incidencia sería positiva y acogida por todos los trabajadores marítimos ya que son minoría y creo que ellos realizan un trabajo muy complicado y deberían implementar el convenio sobre el trabajo marítimo.

PREGUNTA 4:

Al no estar garantizados los derechos de este sector de trabajadores en una normativa específica en el Ecuador; ¿Cree usted que se están siendo vulnerados sus derechos?

Por el simple hecho de no contar con abundante legislación y al no existir un marco legal igual al resto de trabajadores, creo que si se están vulnerando los derechos de los trabajadores de mar. Ya que no pueden exigir de forma sumaria y sencilla sus horarios y remuneración merecida.

PREGUNTA 5:

¿Si su opinión es la falta de una normativa aplicable para los trabajadores marítimo o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador? ¿El Código de Trabajo sería reformado o sería necesario la creación de un código especial?

Yo trabajo a diario con contratos para la gente de mar y pienso que deberían realizarse una codificación adicional como una norma especialísima para la gente del mar.

PREGUNTA 6:

¿Al existir varios principios y derechos establecidos en la Constitución de la Republica del Ecuador que protegen a los trabajadores, considera necesario dotar a los Trabajadores Marítimos o también conocidos como gente de mar, de un sistema de protección específico para este sector y/o basta con lo establecido en la carta magna?

La constitución es muy garantista y protegen nuestros derechos, pero considero necesario que se deben preocupar o considerar ratificar este convención sobre la gente de mar ya que daría muy buena incidencia sobre los trabajadores marítimos. Y proteger este sector.

PREGUNTA 7:

¿Conoce Ud. si los beneficios laborales de un trabajador marítimo ecuatoriano son iguales a un trabajador marítimo chileno?

Claro que todos los trabajadores marítimos son iguales en todos los países ya que navegan en país a país, y que todos deberían tener los mismos derechos laborales, yo hace poco investigue para una clase ya que soy docente de esta materia en la universidad de Machala y efectivamente la ratificación al convenio (MCL 2006) genero un buen impacto y beneficio a la gente de la mar chilena y a los empleadores.

PREGUNTA 8:

¿Considera Ud., que la Transacción podría ser un medio de solución de conflicto para los trabajadores marítimos del Ecuador?

Considero que si sería una solución rápida y beneficioso, pero debería implementarse en algún decreto o incluir este artículo de alguna codificación ya que es muy necesaria actualmente para la gente de mar y los empleadores.

Entrevistado: Abg. Mónica Ramon Merchán

PREGUNTA 1:

¿Sírvasse indicar si considera necesario la existencia de una normativa específica aplicable para los trabajadores marítimo o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador?

Considero que, si es necesario la existencia de una normativa específica para la gente de mar, dentro de nuestro ordenamiento jurídico. Ya que pienso que no se están respetando los derechos de ellos.

PREGUNTA 2:

¿Considera usted necesario e importante que el Ecuador ratifique el Convenio sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) ?, siendo este instrumento el que tiene como finalidad garantizar el bienestar de los trabajadores marítimos?

Yo considero que si es necesario que Ecuador ratifique ya que este convenio es completo y garantista en la cual beneficiaria a la gente de mar o al empleador. Y tendría una finalidad fuerte internacionalmente y nacional.

PREGUNTA 3:

¿Cuál sería la incidencia sobre el trabajo marítimo,2006 (MLC 2006) en los derechos laborales de los trabajadores del Ecuador?

Claro que si daría una incidencia positiva y en la realidad desde el mi punto de vista factico las relaciones laborales de la gente del mar si se apegan a gran medida lo que establece este convenio MCL 2006, y que sería ideal que el Ecuador lo ratifique y que las relaciones laborales fácticas no van a cambiar mucho.

PREGUNTA 4:

Al no estar garantizados los derechos de este sector de trabajadores en una normativa específica en el Ecuador; ¿Cree usted que se están siendo vulnerados sus derechos?

Yo creo que, si se están vulnerando los derechos de los trabajadores del mar con el tema de hora de descanso, sueldo y sobre todo horarios, ya que no tienen ninguna codificación especial para ellos y se regula actualmente con el código laboral en la cual no tienen ninguna igualdad con los trabajadores cotidianos a los trabajadores que abandonan su familia y pasan meses fuera de casa.

PREGUNTA 5:

¿Si su opinión es la falta de una normativa aplicable para los trabajadores marítimo o también conocidos como gente de mar, dentro de ordenamiento jurídico del Ecuador? ¿El Código de Trabajo seria reformado o sería necesario la creación de un código especial?

Yo creo que por el momento estaría bien una reforma al código de trabajo, o en la creación de un código especial ya que nunca habido en el ecuador algo que beneficie o garantice los derechos de los trabajadores marítimos.

PREGUNTA 6:

¿Al existir varios principios y derechos establecidos en la Constitución de la Republica del Ecuador que protegen a los trabajadores, considera necesario dotar a los Trabajadores Marítimos o también conocidos como gente de mar, de un sistema de protección específico para este sector y/o basta con lo establecido en la carta magna?

La constitución es muy garantista para todos los tipos de trabajadores y de toda clase, pero es muy general sobre este tema, en la cual se necesita un sistema de protección específico para este sector. Ecuador nos los tiene en total abandono a la gente de mar.

PREGUNTA 7:

¿Conoce Ud. si los beneficios laborales de un trabajador marítimo ecuatoriano son iguales a un trabajador marítimo chileno?

Sinceramente es imposible responder esta pregunta que no tengo conocimiento.

PREGUNTA 8:

¿Considera Ud., que la Transacción podría ser un medio de solución de conflicto para los trabajadores marítimos del Ecuador?

Yo creo que sí, la transacción tiene como fin la solución de conflicto, pero deberían respetar los derechos de los trabajadores de mar, ya que no pueden aprovecharse de este medio. Y creo que deberían realizar un acuerdo ministerial para incluirlo y así tener un balance sobre los derechos vulnerados de estas personas.

MODELO DE CONTRATO

CONTRATO DE TRABAJO EVENTUAL

En la ciudad de Puerto Ayora, a los 11 días del mes de mayo del año dos mil diez y ocho ante el Inspector del Trabajo del Guayas, comparecen: por una parte, el Sr. Enrique Wittmer García, en su calidad de Gerente General y por los derechos que representa de la compañía Rolf Wittmer Turismo Galápagos Cia. Ltda a la que en adelante se la denominará como la "empleadora"; y, por otra parte, el Sr. CESAR AGUSTO HUERA, por sus propios derechos, a quien en adelante se lo denominará el "trabajador". Las partes comparecientes en forma libre y voluntaria convienen en celebrar el presente contrato de trabajo, el mismo que contiene las cláusulas que a continuación se expresan:

PRIMERA: ANTECEDENTES.- La compañía Rolf Wittmer Turismo Galápagos Cia. Ltda de nacionalidad ecuatoriana, domiciliada en la ciudad de Puerto Ayora, tiene por objeto social la actividad de transporte público de pasajeros, para lo cual cuenta con embarcaciones tipo yate y con oficinas en tierra. La compañía Rolf Wittmer Turismo Galápagos Cia. Ltda o la empleadora requiere contratar tripulación y marineros para realizar tareas a bordo de una de las embarcaciones que opera. El "trabajador" indica tener el suficiente conocimiento y la experiencia necesaria en esta actividad, desempeñándose en las tareas que son materia del presente contrato. Además, el trabajador afirma tener pericia pertinente en el objeto principal de éste contrato como lo ha acreditado con la documentación correspondiente a los diversos cursos de capacitación y ascenso, necesarios en la actividad para la cual es contratado de conformidad con las leyes y reglamentos del Ecuador que así lo requieren y determinan, documentación que adjuntó al Departamento del Talento Humano de la empleadora antes de suscribir el presente contrato.

SEGUNDA: OBJETO.- Con los antecedentes expuestos, las partes contratantes acuerdan celebrar el presente contrato de trabajo relacionado con la actividad de crucero de turismo navegable en las Islas Galápagos, en virtud del cual, el "trabajador" CESAR AGUSTO HUERA se obliga a prestar sus servicios lícitos y personales a órdenes de la "empleadora" compañía **Rolf Wittmer Turismo Galápagos Cia. Ltda** en calidad de Cocinero, en las embarcaciones a las cuales la empleadora lo destinará.

TERCERA: MANERA DE EJECUTAR EL TRABAJO.- El "trabajador" ejecutará a favor de la empleadora en el trabajo contratado de la siguiente manera:

- Dar a bordo el servicio de comida tanto para los pasajeros, como para la tripulación, con la calidad exigida, la variedad y cantidad suficientes.
 - Responsable de: Personal de cocina, limpieza de la cocina, disciplina y orden de la cocina, distribución del trabajo de acuerdo a las necesidades, materiales e insumos.
 - Dispone del menú diario y para las tres comidas, bajo la supervisión del Capitán, y de acuerdo a los productos alimenticios existentes a bordo
 - Responsable de la elaboración de pedido de productos, materiales e insumos de su área, elabora inventarios.
 - Se presenta en el comedor de pasajeros cada ocasión que se sirvan bufetes especiales y cuando lo determine el capitán.
- Responsable de las normas para evacuar basura.
 - Garantizar el aseguramiento de la calidad, seguridad y cuidado del medio ambiente en sus actividades.

Además de las labores contratadas que corresponden al trabajador específicamente a bordo de las embarcaciones en las que esté designado, en el evento de presentarse situaciones relacionadas de mantenimiento, dique, caso fortuito o de fuerza mayor, efectuará las labores que la empleadora le designará excepcionalmente, sin que ello implique cambio de ocupación.

CUARTA: FECHA DE INICIO Y TÉRMINO DE LA RELACIÓN.- La relación laboral que trata el presente contrato se inicia a partir de la fecha de suscripción del mismo, esto es, desde el 11 de mayo de 2018 terminando el 15 de junio de 2018.

QUINTA: DURACIÓN DEL CONTRATO EVENTUAL.- Debido a la naturaleza de la actividad por la cual se contrata al "trabajador", las partes acuerdan que el plazo del presente contrato de trabajo será de 36 días, esto es, desde el 11 de mayo de 2018 terminando el 15 de junio de 2018, tiempo en el cual terminarán las relaciones laborales de manera inmediata, sin requerimiento de notificación previa. Este contrato está conforme con lo dispuesto en el artículo 17 del Código de Trabajo, cuerpo legal al que se sujetan las partes.

SEXTA: HORARIO DE TRABAJO.- Las partes declaran que en razón de la naturaleza de la labor que realiza la empleadora en sus actividades de trabajo en el transporte público de pasajeros con fines turísticos durante el periplo de los viajes que tiene que realizar para cumplir con su actividad, no es posible determinar con exactitud las horas de trabajo efectivas que cumplirá el "trabajador" a bordo, por lo que acuerdan que para éste efecto del cálculo de las horas de trabajo, se considerará un máximo de 10 horas diarias, sin recargo alguno por ser esta la jornada de trabajo aplicable a esta modalidad, de conformidad como lo establece la Codificación del Código del Trabajo, Reglamento Interno de Trabajo que se encuentra vigente, aprobado por el Ministerio de Relaciones Laborales a la presente fecha y el Acuerdo Ministerial MDT-2018-0082 así como también que la empleadora elabore y distribuya los horarios correspondientes a los trabajadores en los cuales se establecerán los turnos que le serán asignados al trabajador a bordo. Dentro de la actividad que debe realizar el trabajador y en relación a sus jornadas y horarios de trabajo y horas de descanso que por su naturaleza se deben cumplir a bordo de las naves, se establece de común acuerdo que el hecho de encontrarse embarcado ello no implica encontrarse permanentemente trabajando. No se considerará como jornada laboral el tiempo libre, de alimentación o descanso. Las partes podrán convenir el incremento de horas de la jornada diaria de trabajo a cambio de que se otorgue al trabajador más días de descanso en sus periodos de desembarques. Durante el periodo de mantenimiento de la embarcación el empleador podrá reasignar funciones al trabajador, sin que esto signifique despido intempestivo o cambio de ocupación, así como en los demás casos de excepción que las circunstancias así lo ameriten, tal y como se encuentran determinadas en el Reglamento Interno de Trabajo anteriormente citado. En virtud del tipo especial del labora para el que se compromete el trabajador, este gozará de dos semanas de descanso por cada seis semanas

consecutivas de labores. De acuerdo con el Art. 69 del Código de Trabajo, todo trabajador tendrá derecho a gozar anualmente de un periodo ininterrumpido de 15 días de descanso, incluido los días no laborables. Resolución Aprobación de Reglamento Interno No. MRL-DRTPS-2013-0587-R2-RE. Los días de descanso concedidos al trabajador que superen el número de días de descanso forzoso establecido en el Acuerdo Ministerial MDT-2018-0082, podrán ser imputables a las horas suplementarias y extraordinarias.

Las partes acuerdas que la jornada diaria podrá exceder las 10 horas, únicamente por convenio previo y escrito entre las partes. Lo que significa, que para que el "trabajador" a bordo se encuentre obligado a trabajar horas suplementarias o extraordinarias; la "empleadora" deberá solicitarlo por escrito y el "trabajador" lo aceptará con su suscripción. Sin el convenio escrito previo, al que se hace referencia, no existe obligación de la "empleadora" de pagar dichos rubros, ni obligación del "trabajador" de laborar.

SÉPTIMA: REMUNERACIÓN.- Las partes contratantes han convenido que la empleadora pagará al "trabajador" la remuneración mensual de **US\$1981.66** por el trabajo que se contrata, como consta en las cláusulas que anteceden. En dicho monto está incluida la bonificación que establece la Ley Especial de Galápagos. De esta suma se hará los descuentos que correspondan a los aportes personales del trabajador al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y los demás determinados por la ley. En esta remuneración ya se ha calculado el 35% de recargo, que establece el Art. 17 del Código de Trabajo, para los contratos eventuales y ocasionales.

OCTAVA: OBLIGACIONES DEL TRABAJADOR.- El trabajador está obligado a cumplir con la empleadora, todos los compromisos y obligaciones que se determinan en el Reglamento Interno de Trabajo aprobado por el Ministerio de Relaciones Laborales, Codificación del Código del Trabajo, así como a las disposiciones contenidas en las secciones 9ª, 10ª, 11ª, y 12ª del Título IV del Código de Policía Marítima del Ecuador y con las exigencias constantes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar con todas sus reformas y enmiendas al mismo (STCW 78), disposiciones éstas que son conocidas por el trabajador al momento de la suscripción del presente contrato por lo que acepta las obligaciones determinadas en el Reglamento antes aludido así como acepta someterse a los horarios de trabajo que imparta la empleadora y que deberá cumplir a bordo de la embarcación en la que se encuentre asignado.

NOVENA: OBLIGACIONES DE LA EMPLEADORA.- Todas las obligaciones que tiene la empleadora con el trabajador, se determinan en el Reglamento Interno de Trabajo que se encuentra vigente, aprobado por el Ministerio de Relaciones Laborales y las que determina en la Codificación del Código del Trabajo vigente.

DÉCIMA: JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.- En caso de controversias que surjan como consecuencia de la aplicación del presente contrato o de la relación laboral que lo establece, las partes ofrecen su mejor esfuerzo para lograr un acuerdo conciliatorio y de no producirse éste, se someterán a la decisión de los Jueces del Trabajo con sede en la ciudad de Puerto Ayora, en el juicio oral como lo determina la Codificación del Código del Trabajo.

Las partes intervinientes, en señal de conformidad y aceptación a los términos del presente contrato de trabajo, el mismo que se lo registrará y legalizará ante el Ministerio de Relaciones Laborales, Puerto Ayora a los 11 de mayo de 2018.

Enrique Wittmer García
ROLF WITTMER TURISMO
GALAPAGOS CIA LTDA

CESAR AGUSTO HUERA
CC.....

Anexo 3

RESUMEN DE HOJA DE VIDA DE LOS ENTREVISTADOS

Mónica Eloísa Ramon Merchán

Estado Civil: Casada.

Dirección: Cdla. "Las Crucitas". -Machala.

C.I. No: 0702210469

Teléfonos:0981392658

Correo Electrónico: monicaeramonm@ hotmail.com

TITULOS OBTENIDOS:

-UNIVERSIDAD ESTATAL DE CUENCA: Lcda. En Ciencias Políticas y Sociales.

Dra. En jurisprudencia y abogada de los tribunales de la republica del Ecuador.

-UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA Diplomado en "CRIMINALÍSTICA". Cajamarca – Perú.

-UNIVERSIDAD NACIONAL DE DIPLOMADO DE ESPECIALIZACIÓN A NIVEL "SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO" de Post Grado "DERECHOCONSTITUCIONAL. Tumbes - Perú

-CENTRO DE SOLUCIONES LEGALES. VII Curso de Formación de Negociadores **EN NEGOCIACION, MEDIACION,** Mediadores, Conciliadores en el Área **CONCILIACION Y ARBITRAJE.** Civil, Penal, Laboral y Materias Afines. **FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES 150 HORAS CURRICULARES.** Presenciales **UNIVERSIDAD TECNICA DE MACHALA.**

-UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL. - Magister en Derechos Humanos y Justicia Constitucional.

EXPERIENCIA LABORAL:

- SOLCA NUCLEO MACHALA: Guabo s/n y Tarqui (Esq.).
- BANCO DEL AUSTRO: directora del Departamento Legal.
- JUEZA SUPLENTE Y TEMPORAL DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE EL ORO. (Años Variados en total 8 años)
- DOCENTE DE LA UNIVERSIDAD TECNICA DE MACHALA (Materias: Derecho Civil; Procesal Civil; Derecho Marítimo 2018 - 2019.)
- MIEMBRO DEL CONSEJO DIRECTIVO DE LA UNIVERSIDAD TECNICA DE MACHALA. 2018.

Ana María Jaramillo Carrión

Estado Civil: Divorciada.

Dirección: Ed. Torre Corporativo Murano -.

C.I. No: 0701552358

Teléfonos:0999489227

Correo Electrónico: amjaramilloc@gmail.com

TITULOS OBTENIDOS:

-UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL: Lcda. En Ciencias Sociales y Política.

-UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL: ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR.

-UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL: DIPLOMA SUPERIOR EN DERECHO CONSTITUCIONAL Y DERECHOS FUNDAMENTALES

-UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL: ESPECIALISTA EN PROCEDIMIENTOS CONSTITUCIONAL

-UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL: ESPECIALISTA EN PROCEDIMIENTOS CONSTITUCIONAL

EXPERIENCIA LABORAL:

- **29 años de profesión**
- **Ministra como Juez corte provincial periodo 1999 – 2004**
- **Directora Unidad Jurídica Delegación de El Oro - Controlaría**
- **Consejera provincial 2004**
- **Delegada de la C.G.E a la función de transparencia y control social**
- **Abogada en el libre ejercicio Especializada en Derecho Marítimo – Pto. Bolívar – Machala**

Alejandro Gabriel Rodríguez González

Estado Civil: Casado.

Dirección: Junín 105 y Malecón, Edif. Apolo River Tower, 6to. y 7mo. piso

C.I. No: 065022920

Teléfonos:0983300163

Correo Electrónico: arodriguez@apolo.ec

TITULOS OBTENIDOS:

**-UNIVERSIDAD CATOLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL:
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPUBLICA DEL
ECUADOR.**

EXPERIENCIA LABORAL:

- 1 año de profesión practicando Derecho Marítimo en **APOLO Abogados**
- Asistente Legal en el estudio Jurídico de MMPLEGAL en las áreas laboral, procesal, derecho migratorio, Finanzas, Derecho Administrativo y Mediación.