



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA ECOTEC**  
**FACULTAD DE DERECHO Y GOBERNABILIDAD**

**TÍTULO DEL TRABAJO:**

LA SITUACION LABORAL DEL PERSONAL ECUATORIANO DE MAR  
EN AGUAS INTERNACIONALES

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

GESTION DE LAS RELACIONES JURIDICAS

**MODALIDAD DE TITULACIÓN:**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**CARRERA:**

ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE LA REPUBLICA DEL ECUADO  
CON ÉNFASIS LEGISLACIÓN EMPRESARIAL Y TRIBUTARIA

**AUTOR:**

NELSON EMILIO ROSADO RUGEL

**TUTOR:**

ING. MGS. CÉSAR R. ESPÍN LEÓN

SAMBORONDÓN-ECUADOR

2020

## **DEDICATORIA**

A mis queridos abuelos, gracias por todo el amor, buenos valores, consejos y enseñanzas que se me han brindado. ¡Este logro también es suyo, los amo mucho!

A mis padres, que son el pilar principal de mi vida, personas de almas y fe inquebrantables que nunca me dejaron renunciar, gracias al apoyo, trabajo y sacrificios realizados a lo largo de todos estos años soy la persona que soy. ¡Lo conseguimos!

A mis tías/os, gracias por estar presente en todos los momentos de mi vida, los veo y los quiero como una figura paterna.

A mi hermano y primos/as, gracias por ese plus que le inyectan a mi vida; pero, sobre todo, el amor inconmensurable que me brindan.

## **AGRADECIMIENTOS**

Gracias a todos:

A mis amigos más cercanos, gracias por el empuje, apoyo y consejos brindados a lo largo de mi vida, solo les puedo dar las gracias por ser mis hermanos no biológicos.

Mis compañeros de clase y docentes, por el apoyo y la amistad brindada a lo largo de esta universitaria.

¡Gracias!

**CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL**

**ANEXO N°16**

**CERTIFICACION DE REVISION  
FINAL**

QUE EL PRESENTE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN TITULADO:

**LA SITUACION LABORAL DEL PERSONAL ECUATORIANO DE MAR EN  
AGUAS INTERNACIONALES**

ACOGIÓ E INCORPORÓ TODAS LAS OBSERVACIONES REALIZADAS POR  
LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL ASIGNADO Y CUMPLE CON LA CALIDAD  
EXIGIDA PARA UN TRABAJO DE TITULACIÓN, POR LO QUE SE AUTORIZA A:  
**NELSON EMILIO ROSADO RUGEL**, QUE PROCEDA A SU PRESENTACION.

**Samborondón, 6-07-2020**

**ING. MGS. CÉSAR R. ESPÍN LEÓN**



## Urkund Analysis Result

**Analysed Document:** TESIS TERMINADA, 1° ENTREGA.docx (D76085175)  
**Submitted:** 7/7/2020 12:19:00 AM  
**Submitted By:** ccalderon@ecotec.edu.ec  
**Significance:** 5 %

### Sources included in the report:

TESIS DE EVA CHAMBERS.docx (D59465760)  
TESIS DE EVA CHAMBERS.docx (D59567626)  
TESIS A TUTORA Y PLAGIO.docx (D59459583)  
MERCANTIL PROYECTO FINALIZADO.docx (D54025955)  
[http://www.armada.mil.ec/?page\\_id=39109Garf](http://www.armada.mil.ec/?page_id=39109Garf)  
<https://lexcem.files.wordpress.com/2008/11/derecho-comercial-ii.doc>

### Instances where selected sources appear:

35

## **RESUMEN**

El propósito de esta investigación busca concientizar al “Personal del mar o Gente de mar” sobre la realidad laboral que se vive a bordo de un buque o nave que se encuentra navegando en aguas internacional gracias a los distintos Convenios o Tratados que han sido firmados debido a la participación de Ecuador. Esta investigación se centrará en conocer: quiénes son el personal de mar, qué requisitos deben cumplir, bajo qué tipos de contratos se puede iniciar una relación laboral a bordo de un buque, bajo qué jornada laboral se registrarán; sobre todo, que beneficios tienen.

Durante siglos el transporte marítimo ha sido estrechamente vinculado e implementado para la movilización de mercancías y personas de un lugar a otro; ya que, es la ruta que ocupa mayoritariamente en comercio mundial. En nuestro ordenamiento jurídico ecuatoriano, el derecho marítimo es una de las ramas menos estudiada, sin pasar por alto los diferentes tipos de privilegios marítimos que estos acarrearán.

A bordo de estos buques se presentan constantemente un alto porcentaje de riesgos por los distintos factores que se puedan presentar, el personal del mar deberá tener presente un Sistema de Gestión de seguridad y Salud Ocupacional (SSO) y un Plan de Capacitación en Gestión de Riesgos en donde se encuentre estrechamente relacionado o vinculado con el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar que se realizó en 1974.

**Palabras Claves:** Derecho marítimo, contratos, tratados, jurídico

## **ABSTRACT**

The purpose of this research seeks to raise awareness among “Sea Personnel or Seafarers” about the labor reality that exists on board a ship or ship that is sailing in international waters thanks to the different Conventions or Treaties that have been signed due to the participation of Ecuador. This research will focus on knowing: who are the sea personnel, what requirements must be met, under what types of contracts can a labor relationship be initiated on board a ship, under what working hours will they be governed; above all, what benefits do they have.

For centuries the sea transport has been tightly connected and implemented to the mobilization of goods from one place to another, given the fact that this is the most used road for commercialization around the world. In the ecuadorian legal system, sea law is one of the least studied branches, let alone the fact that there are plenty of different types of privileges thanks to this.

On board, there are constant high percentages of risks because of various factors that might show up, the sea staff must have an Occupational Security and Health Management System and a Training Plan in Risk Management which should be strictly related or linked to the "Safety of life at sea" (SOLAS) international agreement (1974)

Key Words: Maritime law, contracts, treaties, legal.

## Contenido

DEDICATORIA.....	i
AGRADECIMIENTOS.....	ii
CERTIFICACIÓN DE REVISIÓN FINAL.....	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	vi
INTRODUCCIÓN.....	1
CONTEXTO HISTÓRICO RESEÑA HISTÓRICA DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS.....	2
ANTECEDENTES.....	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CIENTÍFICO.....	4
OBJETIVO GENERAL.....	5
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	5
JUSTIFICACIÓN.....	5
ALCANCE DE INVESTIGACIÓN.....	6
NOVEDAD O ASPECTO INNOVADOR.....	6
CAPITULO I.....	7
1.1 DEFINICIÓN DE CONTRATOS.....	8
1.2 EL CONTRATO COMO FUENTE DE OBLIGACIONES.....	8
1.3 CLASIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS.....	9
1.3.1 Contratos unilaterales y bilaterales.....	9
1.3.2 Contratos gratuitos y onerosos.....	9
1.3.3 Contratos conmutativos y aleatorios.....	9
1.3.4 Contratos principales y accesorios.....	9
1.3.5 Contratos reales, solemnes y consensuales.....	10
1.4 LOS CONTRATOS PARA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LAS NAVES.....	10
1.4.1 Contratos de fletamento.....	10
1.4.1.1 Requisitos del contrato de fletamento.....	11
1.4.1.2 Tipos de contratos de fletamentos.....	11
1.4.1.3 Fletamento por tiempo.....	12
1.4.1.4 Fletamento por viaje.....	13

1.4.1.5	Características del fletamento por viaje total o parcial las siguientes 13	
1.4.1.6	Fletamento a casco desnudo.....	14
1.4.1.7	Obligaciones del fletante.....	14
1.4.1.8	Obligaciones del fletador .....	14
1.4.2	Contratos de transporte marítimo.....	15
1.4.2.1	Términos referentes al contrato de transporte marítimo.....	15
1.4.3	Contrato de pasaje .....	16
1.4.3.1	Términos referentes al contrato de pasaje.....	17
1.5	Responsabilidad .....	18
1.5.1	Responsabilidad por pérdida o daño del equipaje del pasajero.....	18
1.5.2	Responsabilidad por culpa o negligencia.....	18
1.6	Personal marítimo.....	19
1.6.1	Personal embarcado o gente de mar .....	19
1.7	Capitán .....	21
1.7.1	Requisitos para ser capitán autorizado.....	21
1.8	Oficial.....	22
1.8.1	Requisitos para ser oficial .....	22
1.9	Tripulante.....	23
1.9.1	Requisitos para ser tripulante.....	23
1.9.2	Requisitos para laborar en buques con bandera ecuatoriana.....	24
1.10	Condiciones de Empleo .....	25
1.10.1	Beneficios .....	25
1.10.2	Horas de trabajo y de descanso de la gente de mar .....	26
1.10.2.1	De la jornada máxima .....	26
1.10.2.2	De la Jornada especial .....	26
1.10.2.3	De la Jornada nocturna.....	27
1.10.2.4	Salarios .....	29
1.10.3	Horas Extraordinarias y Suplementarias.....	29
1.10.4	Vacaciones .....	30
1.10.5	Repatriación.....	30
1.11	Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar 31	
1.12	Privilegios marítimos.....	32
1.12.1	Características de los privilegios marítimos.....	33
1.12.2	Objeto del privilegio marítimo.....	34

1.13	Seguro.....	35
1.14	Riesgos .....	36
1.14.1	Factores de riesgos .....	37
1.14.2	Factor físico-ambientales .....	38
1.14.3	Riesgos físicos.....	38
1.14.4	Ruidos y vibraciones (riesgo ambiental) .....	38
1.14.5	Factor de riesgo mecánico: .....	39
1.14.6	Factor de riesgo químico .....	39
	CAPITULO II.....	40
2.1	Enfoque del tipo de investigación.....	41
2.2	VARIABLES.....	41
2.2.1	Variable independiente.....	41
2.2.2	Variable dependiente.....	41
2.3	Delimitación .....	41
2.4	Resultados.....	42
2.5	Expertos en materia de derecho laboral entrevistados.....	42
	CAPITULO III.....	54
3.1	Interpretación de resultados.....	55
3.1.1	Análisis de las entrevistas .....	55
	CAPÍTULO IV .....	58
4.1	Propuesta .....	59
	CAPÍTULO V .....	60
5.1	Conclusiones .....	61
	BIBLIOGRAFÍA.....	63
	ANEXO 1 .....	66
	ANEXO 2.....	68
	ANEXO 3.....	69
	ANEXO 4.....	70
	ANEXO 5.....	71

## **Índice de Ilustraciones**

Ilustración 1: Riegos Laboral .....	39
Ilustración 2: Resultado pregunta #1 de la investigación.....	44
Ilustración 3: Resultado pregunta #2 de la investigación.....	46
Ilustración 4: Resultado pregunta #3 de la investigación.....	47
Ilustración 5: Resultado pregunta #4 de la investigación.....	49
Ilustración 6: Resultado pregunta #5 de la investigación.....	50
Ilustración 7: Resultado pregunta #6 de la investigación.....	52
Ilustración 8: Resultado pregunta #7 de la investigación.....	53

## Índice de Tablas

Tabla 1: Condiciones de empleo.....	25
Tabla 2: Pregunta #1 de la investigación.....	43
Tabla 3: Pregunta #2 de la investigación.....	45
Tabla 4: Pregunta #3 de la investigación.....	46
Tabla 5: Pregunta #4 de la investigación.....	48
Tabla 6: Pregunta #5 de la investigación.....	49
Tabla 7: Pregunta #6 de la investigación.....	51
Tabla 8: Pregunta #7 de la investigación.....	52

## **INTRODUCCIÓN**

Durante siglos el gran impacto y la gran relevancia que representa el sector marítimo para el transporte no solo de mercaderías sino de personas mediante la utilización de cruceros también, es indiscutible, en los cuales se necesita emplear la utilización de un gran número de personal ya sea de forma directa e indirectamente.

El objetivo principal de esta investigación es realizar un estudio o un análisis exhaustivo sobre la situación laboral del personal del mar ecuatoriano, como inicia dicha relación y los beneficios que acarrear consigo, quienes son considerados “personal del mar o gente marina”, garantías y derechos que en distintas ocasiones no se cumplen, la seguridad marítima que se les brinda al personal y posteriormente a vincularla con Convenios, Tratados y la normativa más relevante que posee el personal del mar debido a los altos riesgos que se presenta por la naturaleza de su trabajo.

Cabe recalcar que el conjunto de normas aplicables a los trabajadores del mar se integra no solo de la legislación ecuatoriana, sino por las distintas Organizaciones Internacionales, Convenios o Tratados de los que Ecuador forma parte; como, por ejemplo:

La Organización Internacional del Trabajo, Convención sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval o Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar también serán analizados los convenios sobre el trabajo marítimo, hasta el reglamento a la actividad marítima; y, la ley de transporte marítimo y fluvial del Ecuador, la ley orgánica de protección para la gente de mar, así como las leyes conexas del resto de los países.

## **CONTEXTO HISTÓRICO RESEÑA HISTÓRICA DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS**

### El contrato marítimo en la antigua roma

En épocas antañas, la antigua Roma realizo varios convenios con distintas ciudades y pueblos que se encontraban a lo largo del mediterráneo, gracias a ello, lograron formar su imperio. Tener la experiencia de navegar y el personal idóneo preparado para cualquier momento durante años en la materia jurídica náutica gracias a sus aliados del mediterráneo apporto grandes conocimientos para su expansión.

Por motivos principalmente militares, Roma logró conseguir naves o buques para que formen parte de su gran flota naval (la más importante de la época) que les ayude en combates navales contra sus enemigos y así poder satisfacer sus ambiciones de gobernar en lugares que no les pertenecía. Para que el sistema de navegación funcionará sin problema alguno, debía estar dirigido por una persona que represente la autoridad; quien, era el responsable no solo del buque sino de los económico y estratégico.

El contrato “locatio conductio” o “locación – duración” era uno de los principales contratos que servían para regular la trasportación marítima en la época romana y donde se ve una semejanza a los contratos de nuestros tiempos.

### **ANTECEDENTES**

En nuestro planeta, los océanos y mares, recubren las dos terceras partes de la superficie, desde épocas antañas este es el medio más implementado o utilizado por la relación entre ruta, medio de transporte y personal.

A principios del siglo XVII, los océanos y mares se regían bajo una gobernanza internacional como era la doctrina del mar libre.

En dicha doctrina se establecía que todo estado tiene la facultad de ejercer su jurisdicción y derechos sobre determinados espacios o zonas marinas que se encuentren posteriormente a la línea costera de su territorio. Una vez pasado los límites imaginarios que le corresponde a cada estado, ninguno de éstos puede reclamar como suya ninguna zona y queda libre de cualquier uso comercial de todos los países.

A pesar de ello, a mediados del siglo XX, los estados que poseían perfil costero elevaron sus exigencias y reclamaciones sobre los océanos, ya sea por sacar provecho de las actividades pesqueras, explotación de recursos fósiles y mejorar el control de tránsito de navíos.

Desde un punto de vista jurídico cuando apareció la Declaración de Santiago en agosto de 1952, esta fue establecida como norma aplicar, donde Ecuador es uno de los pioneros en todo el mundo en firmar junto con Chile, Perú y Ecuador para proponer de forma concreta y debidamente sustentada el expandir la línea náutica a 200 millas.

Dicha Declaración es el primer acuerdo normativo que permitía crear, modificar y extinguir derechos y obligaciones a sus estados miembros, constituyéndose éste como un hito histórico sobre el derecho del mar; sin embargo, no se dio debido a grandes amenazas hacia la vida de los animales y la conservación del ambiente por parte de grandes potencias pesqueras y cazadores de mamíferos marinos.

En 1973, durante la tercera conferencia sobre el derecho de mar los estados miembros de las naciones unidas empezaron a buscar implementar un régimen multilateral para tener una mayor regulación y así obtener un aprovechamiento justo y equitativo de los océanos o mares y sus recursos naturales que posean con el personal idóneo.

Bajo esa matriz en 1982 surgió la Convención Internacional sobre el derecho del mar de las Naciones Unidas (CONVEMAR), entró en vigencia en 1994 y cuenta con 167 países miembros. Ecuador paso a ser país miembro el 24 de septiembre de 2012, en la convención mencionan que los

espacios marítimos estarían conformados por aguas interiores, el mar territorial, lo que se denomina como la zona contigua y la plataforma continental.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CIENTÍFICO**

Existen casos sobre de personas que adquirieron una plaza de empleo mediante publicidad falsa como personal del mar o gente de mar, mismos que resultan ser engañados al no tener conocimiento de todos los derechos, garantías y seguridades que acarrea este tipo de contrato tanto por su naturaleza como en el lugar donde se desarrollará, esto se debe, a que el personal no solo tendrá la nave o buque como lugar de trabajo sino como un domicilio temporal

Está publicidad es generada por compañías o agencias marítimas que son las encargadas de adquirir o conseguir el personal idóneo para laborar en puesto o rangos de suma importancia dentro de la embarcación para regirse bajo contratos de larga duración, jornadas laborales extensas que en algunos casos se labora por encima de las 60 horas a la semana y tienen como principal novedad el no poder desembarcar de un buque o nave nacional, debido a que no poseen la documentación o requisitos, ni la preparación que la ley requiere para ser marino.

Como fue mencionado antes este tipo de personal no se los reconoce como marinos o gente de mar, en cuanto no se encuentran debidamente registrados, ni normados en nuestra legislación. Por lo cual resalta unas grandes interrogantes como: ¿cuál es realmente la situación laboral del personal ecuatoriano de mar en aguas internacionales?, ¿qué garantías, beneficios o mejoras se le podrían incluir al contrato del personal de mar?.

## **OBJETIVO GENERAL**

Analizar la naturaleza jurídica y la clasificación de los contratos de trabajo del personal del mar ecuatoriano en aguas internacionales.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Examinar los tipos de beneficios y servicios que se le otorgan en los actuales contratos del personal del mar.
- Investigar que determina y que establece en la legislación ecuatoriana en cuanto a generación y legalización de este tipo de contrato
- Proponer recomendaciones de mejoras en caso de existir anomalías en legislación ecuatoriana.

## **JUSTIFICACIÓN**

En nuestra legislación, cuando hablamos del transporte de mercancías y pasajeros se ve estrechamente vinculado con algunos de los Convenios o Tratados. Algunas regulaciones internacionales referentes al personal del mar toman la forma de sugerencias o recomendaciones que los estados están en la facultad de implementar totalmente, parcialmente o sujetas a modificaciones.

Ecuador ha suscrito ha sido participe de algunas de estas Convenciones o Tratados debido al gran número de personal que se necesita implementar para poder desarrollar las actividades marítimas-laboral de la mejor forma, buscando así el cumplimiento de los derechos, seguridades y garantías laborales del trabajador.

## **ALCANCE DE INVESTIGACIÓN**

- Explorativo: analizar la propuesta de la creación de un convenio internacional donde los países sudamericanos sean miembros y verificar la factibilidad de una sede de la misma en el territorio ecuatoriano o la creación de algún cuerpo jurídico donde incluya normativa tanto nacional como internacional (Convenios y Tratados) mismo que ayudará a una mejor comprensión y desarrollo de los tipos de contratos del personal del mar
- Descriptivo: determinar en qué medida esta propuesta beneficiaría a nuestro país.

## **NOVEDAD O ASPECTO INNOVADOR**

Buscar el medio idóneo que nos ayude a comprender de mejor forma estos tipos de contratos mediante un convenio internacional donde los países sudamericanos sean miembros y analizar si es factible que la sede de la misma sea en territorio ecuatoriano, de igual forma o la creación de una ley donde incluya normativa tanto nacional como internacional (Convenios y Tratados) para complementar alguna laguna jurídica que pueda existir; por ejemplo, en las medidas de seguridad que encontramos en la Organización Internacional del trabajo específicamente para el personal del mar o la gente de mar y demás personas que se dediquen a actividades marítimas.

## **MARCO TEÓRICO**

### **CAPITULO I**

## **1.1 DEFINICIÓN DE CONTRATOS**

El objetivo de esta investigación es analizar la situación laboral del personal ecuatoriano de mar en aguas internacionales, pero antes de entrar en materia es importante saber cómo inicia la relación laboral mediante el instrumento legal llamado contrato.

Por un lado, la definición de contrato según el código civil ecuatoriano en el artículo 1454 donde nos indica que el contrato es aquel acto por el cual una parte contrae obligaciones para con otra en razón de cumplir con la obligación adquirida de dar, hacer o no hacer alguna cosa. En cada una de las partes puede ser una sola o muchas personas. (Civil C. , Definiciones, 2005)

Cabe recalcar que el convenio es el género y el contrato es la especie.

Por otro lado; según Garfías, “es todo acto jurídico típico del derecho privado que se caracteriza por las declaraciones de voluntades las partes que lo celebran son concurrentes, se basa en crear relaciones jurídicas; buscan la aceptación de voluntades o consentimiento, lo que constituye propiamente, el elemento esencial del contrato. El contrato puede ser considerado como un acto jurídico por un lado y la norma individualizada de conducta desde por el otro.” (Ignacio, 1996)

## **1.2 EL CONTRATO COMO FUENTE DE OBLIGACIONES**

En el código civil nos menciona: “cuando nace una obligación, las voluntades de las personas, igual que en el contrato o convención; ya de un hecho voluntario de la persona que adquiere obligaciones, como, por ejemplo, la aceptación o no de un legado o herencia. y en cuanto a los cuasicontratos; por consecuencia de un suceso o hecho que infiera injuria o daño a otra persona, donde se presentan en los distintos delitos y cuasidelitos que son penados” (Civil C. , Definiciones, 2005)

### **1.3 CLASIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS**

En nuestro código civil ecuatoriano podemos encontrar los diferentes tipos de contratos, estos son:

#### **1.3.1 Contratos unilaterales y bilaterales**

El contrato unilateral se da cuando una de las partes adquiere obligaciones para con la otra, que no contrae obligación alguna; mientras que bilateral es cuando ambas partes se obligan mutuamente. (Civil C. , Definiciones , 2005)

#### **1.3.2 Contratos gratuitos y onerosos**

Es gratuito o de beneficencia cuando sólo una de las partes se ve beneficiada, sufriendo la otra el gravamen; mientras que oneroso, cuando ambas partes se benefician del otro y gravándose mutuamente. (Civil C. , Definiciones , 2005)

#### **1.3.3 Contratos conmutativos y aleatorios**

Cuando el contrato oneroso es conmutativo cuando ambas partes se obligan a dar o hacer una cosa que se mira como equivalente; mientras que, el equivalente consistiera en una situación incierta de ganancia o pérdida, se llamará aleatorio. (Civil C. , Definiciones , 2005).

#### **1.3.4 Contratos principales y accesorios**

Cuando el contrato es principal subsiste por sí mismo sin que exista ninguna otra convención; mientras que, es accesorio cuando tiene como finalidad asegurar el cumplimiento de una obligación principal, sin que pueda subsistir sin ella. (Civil C. , Definiciones , 2005).

### **1.3.5 Contratos reales, solemnes y consensuales**

El contrato es real cuando se perfecciona con la entrega de la cosa que pactaron; es solemne cuando requiere de las formalidades especiales de la ley, de tal manera que no surta ningún efecto si faltare una de ellas; y es consensual cuando se perfecciona solo por consentimiento. (Civil C. , Definiciones , 2005).

## **1.4 LOS CONTRATOS PARA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LAS NAVES**

Una de las principales interrogantes es ¿qué tipos de contratos el personal del mar puede estar bajo dependencia laboral y que requisitos estos deben de cumplir? Para comenzar, nuestra legislación nos indica los tipos de contratos pueden ser usados para este tipo de trabajo y son: (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

- El contrato de fletamento;
- El contrato de transporte marítimo;
- El contrato de pasaje; por último,
- El contrato de remolque marítimo fluvial y lacustre.

### **1.4.1 Contratos de fletamento**

El contrato de fletamento se da cuando el fletante, realizó el pago de un flete para transportar mercancías; se obliga con el fletador a disposición una nave o buque específico para poder realizar viajes continuos, por largos períodos de tiempo determinado. (Mira & Soler, 2014)

Para muchos profesionales del derecho, el contrato de fletamento se encuentra estrechamente relacionado como un depósito o arrendamiento, sin embargo, ese argumento no es válido o no es la definición correcta, ya que lo importante de haber hecho el pago es el servicio de traslado de las mercaderías que se le va a brindar y con referencia a los productos o

mercancía que van a ser embarcados en el buque no significa que este funcione como un depósito o almacenamiento de mercancías, sino que es el procedimiento a seguir o es el procedimiento seguir realizando los traslado del producto a importar o exportar.

#### **1.4.1.1 Requisitos del contrato de fletamento**

Todo contrato de fletamento se debe celebrar por escrito, y estas podrán buscar el medio pertinente para comunicarse; por ejemplo, con la utilización de telefax, correo electrónico, télex o cualquier otro medio que sea necesario; y si el documento resultará ser privado, se emitirán ejemplares fuese necesario para las partes intervinientes y debe expresar: (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

- a) El nombre y tonelaje de la nave, y la clase a la que pertenezca;
- b) El lugar de su matrícula y la bandera correspondiente;
- c) Nombre completos y lugar del domicilio del personal (tanto fletante y fletador);
- d) Objeto del contrato;
- e) Determinar el período de plazo del contrato;
- f) Identificación del capitán con su respectivo domicilio;
- g) La utilización de toda la nave o parte de ella, en cuanto a la capacidad, el número de toneladas, medida o peso que se obligan respectivamente a cargar y recibir;
- h) Lugar y tiempo pactado para realizar la carga y descarga;
- i) El valor pactado y el tiempo a pagarse;
- j) La indemnización que se pacte para los casos de demora; y
- k) Cualquier otra cláusula que se pactare entre las partes

#### **1.4.1.2 Tipos de contratos de fletamentos**

La legislación ecuatoriana reconoce tres tipos de contratos de fletamento; estos son: El contrato de fletamento por tiempo o "time-charter"

- El contrato de Fletamento por viaje o "voyage-charter"; éste puede ser total o parcial, y;

El contrato de Fletamento a casco desnudo o bareboat-charter. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

#### **1.4.1.3 Fletamento por tiempo**

El contrato de fletamento por tiempo es un tipo de contrato en el cual el naviero o armador, conserva su tenencia, y pone a disposición su buque o nave a otra persona para realizar las actividades, donde se determinará términos pactados, tiempo determinado y la cancelación o pago del flete todo el tiempo que fuese necesario ya sea por días, meses o años. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

La nave o buque deberá tener la documentación en orden y en vigencia, además, de los certificados que le faculten navegar en aguas internaciones.

Existen características propias dentro del contrato de fletamento por tiempo: (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

- Identificación y lugar del domicilio del fletante y del fletador;
- Determinar el plazo del contrato;
- Objeto del contrato;
- Individualización de la nave, sus características y en especial su aptitud para el objeto contratado, capacidad de carga y velocidades; el flete y sus modalidades de pago;
- Vigencia del contrato; y,
- Referenciar la actividad que el fletador se puede desarrollar con la nave. Si no se expresará nada, el fletador tendrá la facultad de utilizarla para cualquier actividad lícita.

Cabe recalcar que la omisión de requisitos de buena fe no surtirá ningún efecto negativo a la validez del contrato.

#### **1.4.1.4 Fletamento por viaje**

Dentro del contrato de fletamento por viaje estos pueden ser total o parcial.

Por un lado, el fletamento por viaje total es cuando una de las partes (fletante) contrae la obligación de poner a disposición de la otra parte (fletador), luego de la cancelación del flete, cualquier espacio accesible para poder ser cargados de mercancías en un buque o nave determinada, para realizar la cantidad de viajes pactados.

Por otro lado, el contrato de fletamento parcial por viaje se da a disposición del fletador cualquier espacio accesible dentro de la nave. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

#### **1.4.1.5 Características del fletamento por viaje total o parcial las siguientes**

Dentro del contrato fletamento por viaje total o parcial debe de contener unas características esenciales y estas son:

- La individualización de la nave, capacidad de carga y puerto de registro y de matrícula;
- Identificaciones y domicilios del fletante y fletador;
- Las respectivas indicaciones para el viaje que deben efectuarse y los puntos de carga y descarga;
- Cuando el fletamento sea parcial, los espacios que son accesible se pondrán a disposición del fletador, salvo pacto contrario.
- Detalles de las mercancías o cargamentos, peso y cantidad;
- Los tiempos previstos para las estadías y sobrestadías, forma de computarlas y el valor fijado para ellas;

- La responsabilidad de las partes por los posibles daños a la carga y la nave;
- Modalidades de pago; y,
- La nave fletada deberá tener vigente toda la documentación y certificados que le permitan navegar en todos los mares del mundo.

Similarmente que el contrato por tiempo, la omisión de algún requisito dentro del contrato no afectará a la validez de tal contrato. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

#### **1.4.1.6 Fletamento a casco desnudo**

Hoy en día, este tipo de contrato es utilizado cuando una naviera necesita o desea llenar una flota o explotar una nave o buque por un periodo, donde el acreedor de las mercancías posee el control de las gestiones náuticas y comercial del buque por el tiempo que dure el contrato, es decir que el fletante se desprende o pierde su calidad de armador y en consecuencia de ello el fletador es quien lo desempeña. (Guzmán & Pino, 2011)

Se entenderá el acuerdo como extinguido si se realiza una transacción del buque y por el extravió de la nave.

#### **1.4.1.7 Obligaciones del fletante**

- Mantener la nave en perfecto estado de navegación.
- La póliza sobre los distintos riesgos que puedan ocurrir durante la navegación podrá realizarlo cualquier parte, sin embargo, fletador deberá asumir el valor de las primas del seguro. (Sanches, 2010)

#### **1.4.1.8 Obligaciones del fletador**

- Saldar según lo acordado en el contrato.
- Disponibilidad en cualquier momento de la nave.

- Mantener en perfecto estado la nave, exceptuando los daños que se originan con el uso diario y por el tiempo
- Aceptarán las demandas que sean derivadas por la utilización del buque.
- No está permitido subfletar sin autorización del arrendador.

#### **1.4.2 Contratos de transporte marítimo**

Dentro de la legislación ecuatoriana, se entiende como contrato de transporte marítimo de mercancía cuando el porteador contrae la obligación, una vez realizado el pago del flete, de transportar mercancías por mar al puerto pactado.

Se entiende por mercancía todo tipo de bienes muebles, que resulte factible su traslado, esto comprende los animales vivos.

Los elementos utilizados que se llegare a necesitar para la movilización de la mercancía tales como contenedores, paletas u otros equipos, que son implementados para transportar la mercancía. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

##### **1.4.2.1 Términos referentes al contrato de transporte marítimo**

- “Porteador o transportador o "carrier". – Es toda persona que por sus propios y personales derechos o por medio de otra, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.
- Porteador efectivo o transportador efectivo: Es toda persona a quien el porteador o transportador dejó encargado la ejecución del transporte de las mercancías o de una parte de este.
- Cargador, embarcador o "shipper". – Es toda persona que por sus propios y personales derechos o por medio de otra, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador.

- Consignatario, destinatario o "consigne". - Es el personal encargado de recibir las mercancías en destino mediante un documento donde avale su facultad." (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

### **1.4.3 Contrato de pasaje**

Nuestra legislación reconoce dos tipos de transporte de pasajeros mediante naves o buques; uno de ellos, es el crucero turístico y el otro es transporte de cabotaje para viajes de corta duración.

La empresa que ofrece el servicio de transporte de transportación deberá hacer la entrega al pasajero de un ticket o boleto donde debe constar en el contrato y una etiqueta que ayude a individualizar el equipaje. En el ticket o boleto debe constar el lugar y fecha de emisión, identificación de la nave o buque y el lugar del domicilio del transportador, el puerto de salida y el punto o lugar donde se va a llegar, la clase y precio del pasaje.

Mientras que el boleto sea nominativo; éste no podrá ser cedido el derecho a ser transportado, sin el consentimiento del transportador y, si no lo es, tampoco podrá ser transferido una vez se haya zarpado. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

Según el Atenas que define al contrato de transporte como: "Cualquier contrato celebrado por un transportista o en nombre de uno, para la movilización por mar de un pasajero y de su equipaje." (1974)

Profundizando en el tema, cuando hablamos de este tipo de contrato puede contener características esenciales; por ejemplo, es consensual debido que se perfecciona por el simple consentimiento, sin llegar a la necesidad de una forma escrita. Sin embargo, en la práctica las compañías navieras deben emitir un boleto o ticket de pasaje, el cual contiene generales del contrato. Por lo tanto, es factible considerar este tipo de servicio de pasaje que se brinda para estimar cuándo ocurrió tal acuerdo. Por ende, en el

pasaje puntual o esporádico será el concurso de las voluntades entre el transportista y el pasajero para dar o entender perfeccionado el contrato.

Asimismo, el contrato de pasaje tiene como segunda característica el ser un contrato oneroso, ya que se efectúa una contraprestación económica a cargo de una de las partes.

Por último, se caracteriza por ser un contrato bilateral y se llega a configurar como un contrato de arrendamiento de obra ya que consigo acarrea el cumplimiento de una obligación de resultado y la ejecución de la misma. Es decir, el contrato de pasaje, el porteador es el encargado de transportar a los pasajeros hacia el punto de destino pactado, en el tiempo establecido, por las rutas y condiciones ya establecidas.

En la vertiente internacional, el convenio de Atenas es considerado como la fuente principal del transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, luego se modificó por los protocolos de Londres de 19 de noviembre de 1976 y de 2 de mayo de 1996, y el protocolo de Atenas de 2002 (convenio PAL).

#### 1.4.3.1 Términos referentes al contrato de pasaje

- **Transportador:** Es aquella persona que contrae la obligación de transportar a pasajeros, sea por cuenta propia o a nombre de otro. También podrá ser ejecutado por un transportador efectivo;
- **Transportador efectivo:** Es aquella persona que no es el transportador, efectúa la totalidad o parte del transporte;
- **Pasajero:** Toda persona que es transportada mediante la utilización de naves o buques, ya sea por el cumplimiento de un contrato de pasaje, o, por el consentimiento del transportador.
- **Equipaje:** Es cualquier artículo que lleva el pasajero consigo durante la navegación, mismo buque o nave es conducido por el transportador en virtud al contrato de pasaje de que trató este capítulo.

- Equipaje de camarote: Es el equipaje del pasajero que se encuentra bajo su custodia y vigilancia. También se puede considerar como el equipaje de camarote todo lo que el pasajero lleve o tenga dentro de su vehículo o encima de éste.

## **1.5 Responsabilidad**

### **1.5.1 Responsabilidad por pérdida o daño del equipaje del pasajero.**

Cuando existe una pérdida o daño del equipaje del pasajero ésta estará acompañada de una compensación pecuniaria, resultado de no haberle entregado el equipaje en un plazo razonable, esto va a depender del hecho que haya ocurrido. Cabe de recalcar, que por casos fortuitos o fuerza mayor no se computarán como retraso. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

### **1.5.2 Responsabilidad por culpa o negligencia.**

Se entenderá y se presumirá que por culpa o negligencia cuando el transportador, dependientes o agentes ocurrieran muertes o lesiones corporales del pasajero o incluso en las pérdidas o daños del equipaje que se encontrará en el camarote, resulte por deficiencia de la nave o de algún artefacto naval. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

El transportador resultará como responsable de lo que pase u ocurra en la nave o buque donde se encuentra el pasajero hasta el destino pactado; a pesar, de que éste haya transmitido el total o parte de las funciones de un transportador efectivo. Dicha responsabilidad que deriva de actos u omisiones por parte de su personal (dependientes y agentes) cuando actúen a cargo de sus funciones.

Cabe recalcar, cuando existan acontecimientos el transportador y el transportador efectivo responderán solidariamente. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019).

## **1.6 Personal marítimo**

### **1.6.1 Personal embarcado o gente de mar**

El personal embarcado o gente de mar forma parte sin duda alguna del sujeto de derecho marítimo laboral como punto de estudio muy controversial e interesante. Las condiciones laborales en que se encuentran estos prestadores de servicios en alta mar hace que tengan sus propias normativas en relación a la jornada laboral, feriados legalmente reconocidos y en su contratación existen un sin número de consideraciones y aspectos en cuanto a la idoneidad para el cargo que llegasen ocupar o desempeñar.

La “gente de mar o marino” como toda persona que esté empleada o contratada para que trabaje en cualquier puesto a bordo de una nave o buque al que se aplique al convenio antes mencionado. (marítimo, 2006)

Según, el tratadista RODIÈRE & JAMBU-MERLIN en su libro “traité genereal de droit maritime” menciona que toda nave o buque es una compañía que nunca deja de laborar y sus trabajadores no pueden salir de ella finalizada su jornada laboral, ya que ellos residen en la nave. (1978)

Profundizando en materia de transporte marítimo recae una obligación esencial para el armador o naviero; ya que éste, es el encargado de responder civilmente por las obligaciones que haya contraído el capitán a todo lo concerniente a la nave y a la expedición de la misma. De igual forma, estos responden por todos perjuicios que se llegaren a causar a terceros por la nave, por hechos o sucesos del capitán, oficiales o de su tripulación. (Comercio, artículo 864 , 2019)

Pero, ¿quién es el armador o naviero? En nuestra legislación lo definen como toda persona natural o jurídica, que es propietaria/o de un buque o nave, que asume su gestión náutica y su actividad u operación comercial, ya sea directamente o indirectamente, a través de otra persona distinta. El propietario o los copropietarios de la nave serían sus navieros o armadores, salvo instrumentos legales que demuestren lo contrario”. (Comercio, artículo 862, 2019)

Por ende, cuya obligación no sólo se cumple presentando un buque, nave o artefacto naval en condiciones seguras y adecuadas para navegar, sino que contengan todos los equipos necesarios que fueran pertinentes. Adicionalmente a ello, debe de existir un personal idóneo para poder desempeñar el trabajo de la forma más eficaz.

Sin embargo, el armador o naviero podrá no responde en los siguientes casos:

- Si se llega a probar que los sucesos del capitán, de los oficiales o tripulación son completamente ajenos al buque o nave o a la expedición;
- Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice o copartícipe de los hechos del capitán, oficiales o tripulación;
- Si los hechos ejecutados por el capitán en su calidad de delegado de la autoridad pública; y,
- En los casos expresamente previstos en el Código de Comercio y otras leyes, además de normas comunitarias andinas de la materia o distintos Tratados o Convenciones vigentes en el Ecuador. (Comercio, artículo 865, 2019)

Para salvaguardar la protección de la vida humana en el mar, de la navegación y del medio ambiente, las aptitudes del personal que trabaja a bordo de las naves es una cuestión de gran importancia para poder cumplir el requisito de navegabilidad.

Gracias a los grandes avances tecnológicos en materia de navegación satelital, comunicaciones y autonomía se ha logrado disminuir en gran número muchos de los riesgos de la actividad naviera.

En la nave, debe existir una jerarquía perfectamente adecuada al tipo de trabajo que se vaya a desempeñar; ya que, el mínimo error existente puede llegar a causar problemas arriesgando la embarcación como tal, pasajeros, carga, tripulación, mercancías e incluso al medio ambiente.

## **1.7 Capitán**

Es la persona que posee el mando de un buque o nave mercante. (Normas para la Titulación r. d., 2017)

En nuestra legislación, el capitán se considera como la máxima referencia o máxima autoridad sobre la nave; ya que está encargado de su gobierno y gestión. Mientras se desempeñe como capitán estará facultado para poder ejercer cualquier tipo de funciones que le sean propias; por ejemplo, técnicas, profesionales, comerciales e incluso es el encargado del orden y disciplina a bordo.

Como se mencionó anteriormente, el capitán es elegido o designado por el armador (propietaria/o de un buque o nave, que asume su gestión náutica y su actividad u operación comercial, ya sea directa o indirectamente).

### **1.7.1 Requisitos para ser capitán autorizado**

- a. Debe tener el SEAMAN S BOOK (Libretín de Identificación y Registro de la Gente de Mar) de Capitán de Altura o Primer Oficial de Cubierta.
- b. Certificación de la Capitanía de Puerto de que ha estado un año al mando del mismo buque para el cual solicita el permiso.
- c. Certificación y evaluación del Capitán de Puerto que ha realizado bajo su Supervisión o de un Práctico designado por el, 10 entradas y 10 salidas

(incluidos los atraques o desatraques), de las cuales el 50% deberán ser nocturnas, en el mismo buque y al Puerto que opera regularmente, que no sean Terminales petroleros, quimiqueros ni gaseros. (Normas para la Titulación r. d., 2017)

## **1.8 Oficial**

Todo tripulante que no sea el capitán o patrón y que desempeñe el rol de "Oficial encargado de la guardia de navegación." (Normas para la Titulación r. d., artículo 1, 2017)

### **1.8.1 Requisitos para ser oficial**

- Haber nacido en Ecuador o ser de padre o madre ecuatorianos por nacimiento.
- Límites de edad: no menor 18 años ni mayor de 22 años 00 meses, cumplidos desde el ingreso a la Escuela Superior Naval.
- Para Guardiamarinas de Arma: Se requiere un Título de bachiller Físico Matemático o Ciencias Generales. Y si el es bachiller de otra especialidad, deberá haber cursado un pre politécnico.
- Para Guardiamarinas de Servicios: Título bachiller en comercio, contabilidad e informática.
- Ser soltero (a) y no tener sin hijos/as, por la permanencia en la Escuela Naval.
- Demostrar antecedentes familiares y personales de buena conducta y honorabilidad, mediante la presentación de certificados de instituciones o personas moralmente solventes.
- Tener como mínimo 1.65 mts. de estatura (hombres); 1.60 mts. de estatura (mujeres).
- No haber sido dado de baja por no adaptarse a las normas internas de otro Instituto de Formación de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional o Comisión de Tránsito.

- Poseer recursos monetarios suficientes para solventar los gastos generados por el proceso de admisión y las obligaciones impuestas por la Escuela.
- Tener la Libreta Militar o Papeleta de Calificación Militar para personas mayores de 18 años (excepto mujeres).
- Tener salud y aptitudes físicas compatibles con las exigencias de la carrera naval.
- Carnet completo de vacunaciones: contra la hepatitis y rubéola, el que deberá ser entregado para ficha médica.” ((ESSUNA), s.f.)

## **1.9 Tripulante**

Los tripulantes de un buque o nave son los trabajadores que se encuentran embarcados con la menor calificación. Para ser tripulante no es necesario tener un título de tercer nivel.

### **1.9.1 Requisitos para ser tripulante**

- 1) 1“Haber nacido en Ecuador, o ser hijo (a) de padre y/o madre ecuatoriana.
- 2) 2Límites de edad: No ser menor de 18 años ni mayor de 22 años 00 meses.
- 3) 3Para aspirantes a Grumetes de Arma: Título de Bachiller Físico Matemático o Ciencias Generales, Técnico en Electrónica, Electricidad, Mecánica.
- 4) Para aspirantes a Grumetes de Servicios: Título de Bachiller en Comercio, Contabilidad, Informática, Administración o Secretariado Ejecutivo.
- 5) Tener una estatura de 165 cm mínimos para hombres de Arma y Servicios, y una estatura de 160 cm mujeres para Servicios.
- 6) Aprobar estudios académicos y psicológicas.

- 7) Acreditar condiciones médicas y físicas que le permitan adaptarse al régimen de entrenamiento y militarización para la carrera naval.
- 8) No poseer antecedentes penales.
- 9) No haber sido dado de baja por no adaptarse a las normas internas de otras Instituciones de formación de FF.AA, Policía Nacional o Comisión de Tránsito del Ecuador.
- 10) Ser soltero y sin hijos. (Escuela Superior Naval, s.f.)

### **1.9.2 Requisitos para laborar en buques con bandera ecuatoriana**

En el Ecuador, toda persona que desee laborar a bordo de un buque de bandera ecuatoriana o de otra bandera, que se encuentre bajo Contrato de Asociación, Contrato de Fletamento o en trámite de nacionalización, para viajes internacionales deberá obtener su SEAMANS BOOK (Libretín de Identificación y Registro de la Gente de Mar). Ninguna persona podrá laborar a bordo si no tiene sus documentos habilitantes y vigentes.

El personal del mar o gente de mar siempre va a depender de cual sea la necesidad y cuál vaya hacer el tipo de buque en el cual deba embarcar, ya que deben de realizar como requisito fundamental y obligación, cursos de modelos OMI, según lo establecido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se denomina “Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de Bandera Ecuatoriana”.

Siguiendo el lineamiento de la resolución antes mencionada; para que un personal o gente de mar tenga autorización de poder embarcarse en un buque es necesario, presentar el debido certificado médico donde avale tener todas sus capacidades optimas (tanto física como mental), el personal que es seleccionado para laborar a bordo de un buque nacional o extranjero, deberá de presentar o adjuntar los certificados de los cursos modelo OMI.

Mismos que deberán ser otorgados por la ESMENA (Escuela de la Marina Mercante Nacional) u algún otro centro de formación Autorizado, pasa a formar parte como Prueba Documental para que DIRNEA (La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos) emita el Certificado de Suficiencia, el cual tendrá un período de validez de 5 años.

El personal que labore como pilotines y cadetes, son alumnos de la Escuela Mercante Nacional, en su articulado número treinta establece directrices en la que indica que estos postulantes previos a realizar cruceros internacionales, deberán obtener un permiso denominado como “Permiso provisional de embarque en entrenamiento” el cual se otorga con un término de 360 días; sin embargo, como requisito previo a la obtención de este permiso, estos también deberán también realizar cursos modelo OMI que son exigibles para ser Terceros Oficiales de cubierta o máquinas.

En semejante situación podemos encontrar los casos de las personas que abordan el crucero para desempeñarse como oficiales electrotécnicos y como oficiales médicos. Aquellas personas deberán tener un “Permiso provisional de embarque en entrenamiento”, cuya diferencia radica en la validez única por un término de 180 días; estos también deberán también realizar cursos modelo OMI.

## **1.10 Condiciones de Empleo**

### **1.10.1 Beneficios**

Este tipo de contrato trae consigo beneficios para el personal del mar como Servicios Previsionales y Servicios Sociales.

*Tabla 1: Condiciones de empleo*

Servicios Previsionales	Servicios Sociales
Seguro de accidentes profesionales	Bienestar Social y desarrollo humano

Seguro de montepío (Pensión de montepío)	Préstamos Hipotecarios
Seguro de invalidez (Pensión de invalidez)	
Seguro de cesantía	
Seguro de vida militar	
Fondos de reserva	
Seguro general de salud	
Seguro de retiro (Pensión de retiro militar)	
Seguro de mortuoria	

Elaborado por: El autor (2020)

### **1.10.2 Horas de trabajo y de descanso de la gente de mar**

Por un lado, el Código de Trabajo ecuatoriano en sus articulados N° 47, 48, 49 reconoce o menciona cuales son los tipos de jornadas laborales, y estos son:

#### **1.10.2.1 De la jornada máxima**

La jornada laboral máxima será de ocho horas diarias, de modo que no se extienda de las de cuarenta horas semanales, salvo la ley disponga lo contrario. (Trabajo C. d., Registro Oficial Suplemento 167, 2005)

#### **1.10.2.2 De la Jornada especial**

Las comisiones sectoriales y las comisiones de trabajo determinarán las industrias en que no sea permitido el trabajo durante la jornada completa, y fijarán el número de horas de labor. La jornada de trabajo para los adolescentes, no podrá exceder de seis horas diarias durante un período

máximo de cinco días a la semana. (Trabajo C. d., Registro Oficial Suplemento 167, 2005)

### **1.10.2.3 De la Jornada nocturna**

La jornada nocturna, entendiéndose por tal la que se realiza entre las 19H00 y las 06H00 del día siguiente, podrá tener la misma duración y dará derecho a igual remuneración que la diurna, aumentada en un veinticinco por ciento. (Trabajo C. d., 2005)

Debido que el personal realiza sus actividades laborales embarcado en un buque o nave que se encuentra en altamar a las actividades 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.

El inspector de Trabajo, una vez analizada la documentación presentada, aprobará o negará (cuando corresponda) mediante resolución. De ser aprobada, la referida resolución deberá ser exhibida a todos los trabajadores en su lugar de trabajo para su conocimiento y cumplimiento.

Dependiendo de cuales sean las circunstancias, necesidades y lo como sustente el empleador podrá exigir más de un horario especial al Ministerio de Trabajo, estos podrán ser cuando:

- “El trabajo implique más de cinco días consecutivos y contemplen días adicionales o acumulados de descanso a los establecidos para la jornada ordinaria.
- El trabajo implique menos de cinco días consecutivos con intervalos de descanso menores a los dos días consecutivos.
- Implice horarios rotativos, sean diurnos como nocturnos o mixtos.
- El trabajo se realice en jornada parcial de treinta y seis (36) horas semanales, que podrán ser distribuidas hasta seis (6) días a la semana.

- El trabajo se realice en jornada especial de cuarenta (40) horas semanales, que podrán ser distribuidas en hasta seis (6) días a la semana.” (MDT-2018-0219, Artículo 2, 2018)

¿Pero, qué documentación es necesaria para solicitar la aprobación de un horario especial? En el Acuerdo Ministerial N°: MDT-2018-0219 lo menciona:

- “Solicitud de autorización de horario especial que deberá contener la exposición de motivos que generan la necesidad de implementar el horario especial, así como la especificación exacta de cómo operaría el o los trabajadores que estén bajo jornadas especiales.
- Consentimiento expreso y por escrito de cada trabajador que se vería obligado a ejecutar el horario especial sometido a autorización. Esta autorización se entenderá incorporada si es que consta en: contrato individual de trabajo, contrato colectivo, acta transaccional o reglamento interno de trabajo.
- Copia del Registro Único de Contribuyente (RUC).
- Copia del documento que acredite la representación de la persona que suscriba la solicitud a nombre del empleador.
- Copia de la cédula de identidad y papeleta de votación de la persona que suscriba la solicitud en representación del empleador o el empleador directamente, cuando se trate de una persona natural y si fuese el caso de personas extranjeras deberá presentar la copia de cédula de identidad o pasaporte.
- Certificado actualizado de Cumplimiento de Obligaciones con el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).” (MDT-2018-0219, Artículo 4, 2018)

Por otro lado, todo “Personal del mar o Gente de mar” que se ratifique bajo el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de 1996, se deberá basar en una jornada laboral de 8 horas, con dos días de descanso semanal, igual que los demás trabajadores.

Sin embargo, estas horas pueden variar cuando se habla del personal mar ya que dentro de este convenio nos menciona los límites o parámetros en relación con las horas de trabajo o de descanso, los cuales son:

“(Op. A) La jornada laboral no excederá de 14 horas por cada período de 24 horas; ni 72 horas por cada período de siete días;

(Op. B) La jornada laboral no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas; ni 77 horas por cada período de siete días.” (Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996)

#### **1.10.2.4 Salarios**

En nuestra legislación definen al salario como el estipendio que paga el empleador al empleado u obrero en virtud del contrato de trabajo firmado por las partes.

El salario se paga por jornadas de labor y en tal caso se llama jornal; por unidades de obra o por tareas. El sueldo, por meses, sin suprimir los días no laborables.

Los salarios se podrán fijar libremente por acuerdo entre las partes, pero en ningún caso podrán ser inferiores a los mínimos legales; es decir, el valor de su remuneración no podrá ser inferior a lo estipulado en la tabla sectorial del sector privado del presente año, donde podemos encontrar cuanto es el salario base del personal del mar dependiendo del rango y la función que cumpla.

#### **1.10.3 Horas Extraordinarias y Suplementarias**

Una vez analizadas las jornadas laborales y lo correspondiente a salarios podemos encontrar dentro del Convenio del Trabajo Marítimo, 2006 lo relacionado en cuanto las horas extraordinarias laboradas inmersas en la

relación laboral marítima. El Convenio establece en su Pauta B2. 2.2, numeral b, un máximo de 48 horas extraordinarias por semana:

“A efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana correspondiente a la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional, a menos que se fije por convenio colectivo, y no debería exceder de 48 horas por semana” (marítimo C. s., ilo, 2006)

Las horas que son laboradas extraordinariamente, deberán pagarse con un recargo mínimo del 25% superior al precio pagado por hora normal, así se lo menciona en la Pauta B2. 2.2, numeral c:

“La tasa o las tasas de remuneración de las horas extraordinarias, que deberían ser por lo menos un 25 por ciento superiores a la paga o salario básico por hora, deberían fijarse en la legislación nacional o en los convenios colectivos” (marítimo C. s., 2006)

#### **1.10.4 Vacaciones**

Todo trabajador que se encuentre bajo relación laboral tiene derecho a gozar anualmente de un período ininterrumpido de quince días de descanso, incluidos los días no laborables. Los trabajadores que hubieren prestado servicios por más de cinco años en la misma empresa o al mismo empleador, tendrán derecho a gozar adicionalmente de un día de vacaciones por cada uno de los años excedentes o recibirán en dinero la remuneración correspondiente a los días excedentes. El trabajador recibirá por adelantado la remuneración correspondiente al período de vacaciones. (Trabajo C. d., Artículo 69, 2005)

#### **1.10.5 Repatriación**

Todo personal del mar o gente de mar que se encuentre laborando a bordo de un buque o nave tiene derecho a ser repatriado debido a las siguientes circunstancias:

- “Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero;
- Cuando pongan término al acuerdo de empleo de la gente de mar: i) el armador, o ii) la gente de mar, por causas justificadas, y
- Cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.” (marítimo, Título 2, Condiciones de empleo, 2006)

### **1.11 Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar**

El presente convenio se dio en Ginebra su nonagésima primera reunión, el 3 de junio de 2003, estuvo precedida por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.

Dentro de sus articulados podemos encontrar sobre la expedición de los documentos de identidad para el personal del mar o gente de mar, según mar nos menciona que:

- “Todo miembro o personal para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá expedir a todos sus nacionales que ejerzan la profesión de marino, y presenten la solicitud correspondiente, un documento de identidad de la gente de mar conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del presente Convenio.
- Si en el Convenio se dispuso lo contrario, la expedición de los documentos de identidad de la gente de mar podrá subordinarse a las mismas condiciones que las preceptuadas en la legislación nacional para la expedición de los documentos de viaje.
- Todo personal podrá expedir también el documento de identidad de la gente de mar mencionado en el párrafo 1 a la gente de mar a la

que haya otorgado la condición de residente permanente en su territorio. Los residentes permanentes viajarán siempre con arreglo.

- Todo Miembro velará por que los documentos de identidad de la gente de mar se expidan sin dilaciones indebidas.
- En caso de denegación de su solicitud, la gente de mar tendrá derecho de recurso administrativo.
- El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las obligaciones contraídas por cada Miembro en virtud de las disposiciones internacionales relativas a los refugiados y a los apátridas.” (2003)

### **1.12 Privilegios marítimos**

Los privilegios marítimos son beneficios legales que se brinda a ciertos créditos que son recomendados por el uso o explotación de una nave o artefacto naval.

En nuestra legislación, el código de comercio nos indica que los privilegios marítimos gravan especial y realmente a la nave sin llegar a la necesidad de publicar un registro, y lo siguen, aunque éste llegare a tener cambio de propietario, registro o pabellón, al menos que exista un caso de ejecución forzosa de la nave. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

Algunos juristas definen a los privilegios como: *“el sector marítimo se contemplan privilegios, cuyas notas distintivas esenciales surgen del hecho que se originan por créditos que nacen precisamente de determinadas relaciones jurídicas marítimas”*. (MundoMaritimo, 2018)

*Siguiendo en la misma línea,* “los privilegios marítimos se pueden considerar como privilegios especiales del derecho marítimo, éste se encuentra regulado por leyes de la navegación tanto nacional como internacional y comercio marítimo u otras normas especiales, y también en instrumentos internacionales como el Convenio sobre los privilegios

marítimos y la hipoteca naval” (Convención Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 2012).

### **1.12.1 Características de los privilegios marítimos**

Según el convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval menciona que el privilegio marítimo tiene como característica el seguir al buque sin importar cualquier tipo de cambio en cuanto a la propiedad, matrícula o pabellón.

En nuestra legislación, estos privilegios buscan gravar especialmente la nave sin requerir de solemnidades especiales o específica; por ejemplo, sin la necesidad de la publicación de un registro, aunque éste cambie de dueño o propietario, pabellón o registro, excepto en ejecución forzosa de la nave. (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)

Artículos posteriores nos menciona que estos privilegios marítimos son parte del crédito al que garantizan, por lo que nacen y se extinguen con él.

Cuando se realiza la cesión de un crédito garantizado que contenga privilegios marítimos o subrogación en los derechos del titular del crédito, se deberá realizar la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos de forma pareja.

Sin embargo, no cabe la posibilidad de ceder el rango de los privilegios marítimos.

Otra característica a resaltar sobre esta Convención sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval nos indican que son relativamente de duración corta (1 años) que serán contados desde el siguiente que se haya originado el crédito pertinente.

### 1.12.2 Objeto del privilegio marítimo

Los privilegios marítimos son especiales, ya que estos, recaen sobre la fortuna de mar conseguida u obtenida que es una masa patrimonial independiente que tiene como finalidad la navegación. misma que recae en una universalidad jurídica, en la ejecución forzada del crédito y ciertos bienes que la componen.

Dicha universalidad jurídica está compuesta por:

- La nave: Nuestra legislación lo define como toda construcción flotante destinada a navegar con medios de propulsión y gobierno propios, cualquiera que sea su tipo, clase y tamaño, con la finalidad de transportar cualquier tipo de carga, pasajeros y la realización de cualquier otra actividad para el que esté capacitada y autorizada. es el bien más perseguido y más interesante para los acreedores debido a su elevado valor en algunos casos.
- El concepto de buque o nave comprende tanto el casco como la maquinaria, así como las pertenencias fijas u otros accesorios movibles.” (Comercio, EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL, 2019)
- El artefacto naval suele ser asimilado por los legisladores a la nave. en el mismo artículo mencionado antes nos indica que es todo aquel que, no se encuentra destinado para navegar, desempeñan las funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales, lacustres o de extracción de recursos, sea que se encuentre a flote o sumergido, tales como, plataformas fijas o móviles o balsas, grúas, diques y remolque.
- Los fletes y pasajes: Ambos son considerados como frutos civiles de la nave, debido al producto de su explotación comercial. Por otro lado, la actividad comercial por vía marítima representa una ventaja primordial ya que este medio de transporte permite movilizar no solo

grandes volúmenes de mercancías que poseen los dueños de las mismas sino a grandes multitudes de gente.

- Los seguros: También alcanzan a ser privilegios sobre la nave o artefacto naval, sin embargo, estos llegan a perder los créditos privilegiados preferencias sobre los créditos por reparación de la nave si llegare a sufrir algún daño.

### **1.13 Seguro**

En nuestra legislación se define al seguro como un tipo de contrato por el cual una de las partes, asegurador, debe de cumplir, a cambio del pago de una prima, a indemnizar al asegurado o a su beneficiario, por una pérdida o daño producido por un acontecimiento incierto; o, a pagar un capital o una renta, si llegase a ocurrir alguna eventualidad prevista en el contrato.” (Comercio, SEXTO LIBRO, DEFINICIONES Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO, 2019)

Como todo contrato; éste, debe cumplir con las características o elementos sociales para que sean válidos, estos son:

- a) Identificación y lugar de domicilio del asegurador;
- b) Identificaciones y lugar del domicilio del solicitante, asegurado y beneficiario;
- c) Especificar en qué calidad el solicitante del seguro actúe en caso de no ser asegurado o beneficiario;
- d) Datos precisos de la persona o cosa con respecto a la cual se contrata el seguro;
- e) La vigencia del contrato, con indicación de las fechas y horas de iniciación y vencimiento, o el modo de determinar unas y otras;
- f) La suma asegurada o el modo de precisarla;
- g) La prima, su cálculo y la forma de pago;
- h) Los riesgos tomados a su cargo por el asegurador; y,
- i) Lugar y fecha donde se celebra el contrato.

Cabe de recalcar que si falta de uno o más de los requisitos o elementos el contrato de seguros se declarará completamente nulo.” (Comercio, SEXTO LIBRO, DEFINICIONES Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO, 2019)

La importancia de que el personal del mar tenga una póliza de segura de vida es debido a los distintos riegos y siniestros que se puede producir o que puede conllevar trabajar en alta mar. Pero, ¿qué es un seguro de vida y porque es necesario? Nuestra legislación lo define como aquellas que pueden llegar a cubrir los riesgos de las personas o que garanticen a éstas dentro o al término de un plazo, un capital o una renta periódica para el asegurado y sus beneficiarios.

#### **1.14 Riesgos**

Los riesgos laborales pueden comenzar desde la salida del trabajador de su domicilio y termina cuando el buque llega al puerto de destino y el procedimiento de desembarcar esta labor está expuesta a accidentes que ocasionan daños a la nave; viajeros, mercadería, tripulación, y a terceros. a estas eventualidades se la denomina accidentes marítimos, que no son otra cosa que la verificación y constatación comprobación de los riesgos.

El personal del mar o gente de mar, son trabajadores que viven en un constante peligro o riesgo que conlleva laborar diariamente en un buque o nave debido a su profesión, pero sobretodo son ciudadanos que poseen derechos inalienables y que son protegidos no solo por las normativas locales; sino por los diversos principios jurídicos tanto nacionales como internacionales, cuando éstos se encuentren navegando u operando.

Sin duda alguna las operaciones que se realizan a bordo del buque representan algún tipo peligro para el trabajador, ya que estar navegando significa laborar con maquinaria pesada, equipos de alta velocidad, gases y líquidos a presiones elevadas, líquidos volátiles, altos voltajes eléctricos y las fuerzas impredecibles de la naturaleza. Los trabajadores tienen

presente que la seguridad industrial y salud ocupacional es tarea y obligación de cada uno de ellos y en todo momento, ya que el trabajo y salud son dos aspectos que están relacionados.

Según el diccionario de la real academia española, el trabajo es el esfuerzo humano aplicado a la producción de riqueza, en contraposición de una remuneración; es decir, situación mediante la cual una persona o trabajador desarrolla sus capacidades tanto físicas como intelectuales con la finalidad de cubrir cualquier tipo de situación que se le presente y así poder tener un mejor tipo de vida, pero a la vez representa un riesgo para su salud por las condiciones de su trabajo.

Es ahí donde resalta una inquietud, ¿por qué el personal del mar debe aprender a dominar todas las competencias profesionales sobre riesgos laborales a bordo de un buque? lo debe de dominar por la constante e innovadora mecanización y automatización del trabajo, por los distintos horarios rotativos para las guardias y controles de navegación y distintos puertos principales, los avances tecnológicos en todo momento, aptitudes y actitudes personales, etc., que generan las condiciones de trabajo, que se las pueden definir como un conjunto de factores que pueden influir en la realización eficaz de sus tareas encomendadas por sus superiores o empleadores.

Para conocer las competencias profesionales sobre riesgos laborales que mencionamos anteriormente, se debe tener presente un plan de contingencia o un plan de capacitación en gestión de riesgos y poderlas aplicar para la prevención de estos, es decir estudiar los factores que puedan provocar un siniestro.

#### **1.14.1 Factores de riesgos**

- Factor físico-ambientales
- Factor de riesgo mecánico
- Factor de riesgo químico

### **1.14.2 Factor físico-ambientales**

Son todos los estados energéticos agresivos emitidos y adicionados al ambiente, su sola presencia altera la calidad de sus componentes, es decir son caracterizados por un intercambio de energía entre persona y ambiente, que provocan fatiga y lesiones a los órganos de recepción del trabajador en una dimensión y/o velocidad tan alta que el organismo no es capaz de soportarlo, considerando como tales: ruidos, vibraciones mecánicas, variación de presión, radiación térmica, humedad.

### **1.14.3 Riesgos físicos**

- Iluminación
- Ruido y vibración
- Eléctricos
- Temperatura (calor – frío) y humedad

### **1.14.4 Ruidos y vibraciones (riesgo ambiental)**

El personal del mar puede padecer de enfermedades, que son producidas por la naturaleza del trabajo que desempeña; es decir, estar en un ambiente de ruido intenso sobre si y que puede llegar a manifestarse de varias formas, bien por la acción refleja o por repercusión sobre el psiquismo de la persona.

Una explosión de un ruido intenso cerca del sistema auditivo del personal puede llegar a provocar una disminución de la capacidad auditiva de este, puede llegar a ser temporal o permanente. los factores que poseen una mayor influencia en el desarrollo de la sordera causada por la exposición al ruido son las siguientes: intensidad del ruido, frecuencias, tiempo de exposición, y susceptibilidad del individuo.

#### **1.14.5 Factor de riesgo mecánico:**

- Máquinas y herramientas.
- Recipientes a presión.
- Elementos geo mecánicos
- Espacios confinados.

*Ilustración 1: Riesgos Laboral*



Elaborado por: El autor (2020)

#### **1.14.6 Factor de riesgo químico**

Debido a los grandes contaminantes químicos a los que están expuestos el personal del mar en la cubierta del buque están constituidos como materia inerte orgánica o inorgánica, natural o sintética tal cual, como los gases de hidrocarburos y vapores de gases de tarros de pintura.

## **ASPECTO METODOLÓGICO**

### **CAPITULO II**

## **2.1 Enfoque del tipo de investigación**

Dadas las características del tema investigado, el enfoque de esta investigación resultó ser exploratorio ya que se busca analizar la existencia de falencias en nuestra legislación referente a los tipos de contratos en los que el personal del mar pueda estar bajo relación laboral. Posteriormente, proponer la creación de un convenio internacional donde los países Sudamericanos sean miembros y la factibilidad de una sede en el territorio ecuatoriano.

Descriptivo: Porque se busca determinar en qué medida esta propuesta llegaría a beneficiar a nuestro país.

## **2.2 Variables**

**Idea a defender:** La situación laboral del personal del mar

### **2.2.1 Variable independiente**

La situación laboral del personal del mar.

### **2.2.2 Variable dependiente**

Convenios internacionales vigentes firmados por el Ecuador.

## **2.3 Delimitación**

Esta investigación y la encuesta se realizaron al personal que se embarca en una nave o buque, ex personal marítimo, profesionales del derecho que se encuentran estrechamente relacionado al tema; es decir, derecho marítimo, derecho laboral y derecho civil, entre otros.

Métodos y técnicas para la investigación. -

La técnica que se usó para la realización de esta investigación fue encuestas virtuales a distintos profesionales del derecho, personal marítimo activo y ex personal marítimo para así poder obtener o captar un gran número de información. Misma que fue recopilada mediante distintas preguntas acorde al tema investigado.

## **2.4 Resultados**

Según lo señalado anteriormente y por la irregularidad de la situación laboral que se ha estado viviendo en los últimos años en el país, esto nos ha conllevado a analizar cuál es la realidad que vive el personal del mar ecuatoriano mientras se encuentra embarcado en una nave o buque en aguas nacionales o internacionales

Al final los resultados recopilados han sido analizados y/o evaluados cuantitativamente de acuerdo a las respuestas brindadas por los distintos encuestados.

## **2.5 Expertos en materia de derecho laboral entrevistados**

Para poder realizar un mejor estudio exhaustivo y posteriormente realizar un análisis completo de esta investigación fue necesaria la opinión o forma de pensar de diferentes profesionales en distintas áreas como laboral, civil y marítimo, como también a personal marítimo y ex personal, ya que poseen un sin número de experiencias y conocimientos sobre el presente tema de investigación, la respuesta de cada uno de ellos resultó enriquecedora puesto que ayudó para a un correcto análisis.

Entre estos expertos en materia laboral se encuentran:

- Ab. María Alvarado.
- Ab. Jorge Antonio Albornoz Mgtr.
- Ab. Jorge Luis Albornoz Mgtr.
- Ab. Jorge Abelardo Albornoz Mgtr.

- Ab. Camilo Piedrahita
- Ab. José Conforme Ojeda
- Ing. Ángel Rugel
- Ing. Iván Campos
- Ing. Jorge Morán
- Ing. Luis Casares
- Ing. Jorge Casanova
- Ing. Carlos Moran Poveda
- Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo
- Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo

**Primera Pregunta:** ¿Usted conoce los contratos para la explotación comercial de naves o buques?

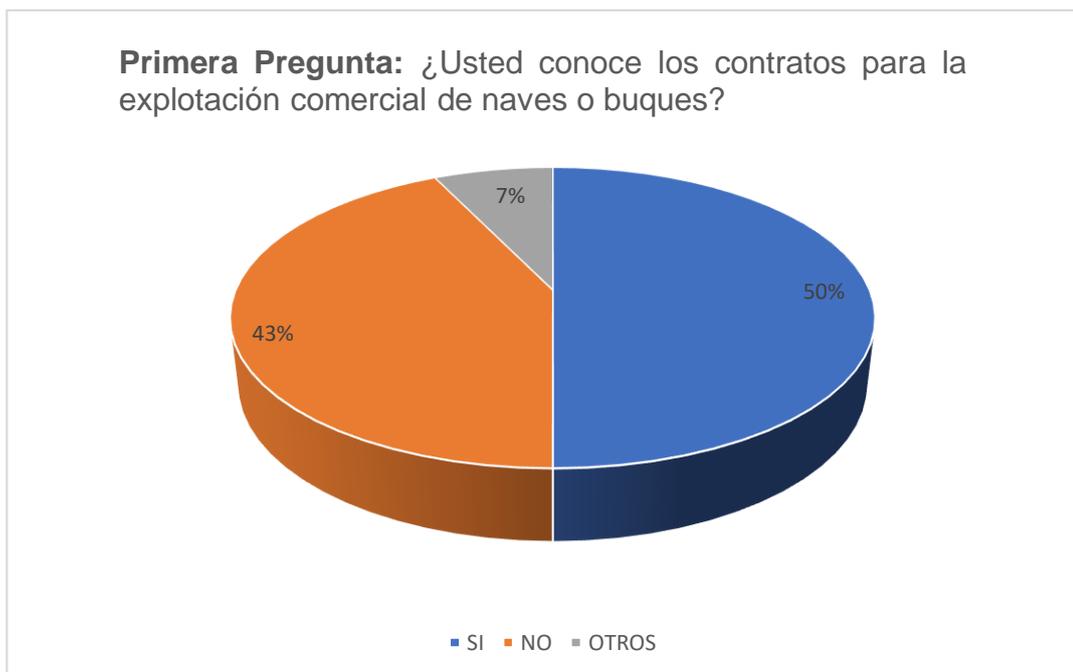
*Tabla 2: Pregunta #1 de la investigación*

<b>ENTREVISTADOS</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>	<b>OTROS</b>
Ab. María Alvarado R.		X	
Ab. Lorena Terán		X	
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz	X		
Ab. Jorge Luis Albornoz		X	
Ab. Camilo Piedrahita		X	
Ab. José Conforme Ojeda	X		
Ing. Carlos Moran Poveda		X	
Ing. Luis Casares Olmedo	X		

Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel	X		
Ing. Jorge Casanova	X		
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo		X	
Segundo Oficial de Máquinas			Cómo oficial de marina mercante nos enfocamos más a la operatividad del buque, el departamento encargado de contratos es el comercial y operaciones, quienes generalmente envían las órdenes de viaje sin mucho detalle, sino lo esencial sobre la carga y requerimientos de la misma en su transporte del cliente.

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 2: Resultado pregunta #1 de la investigación*



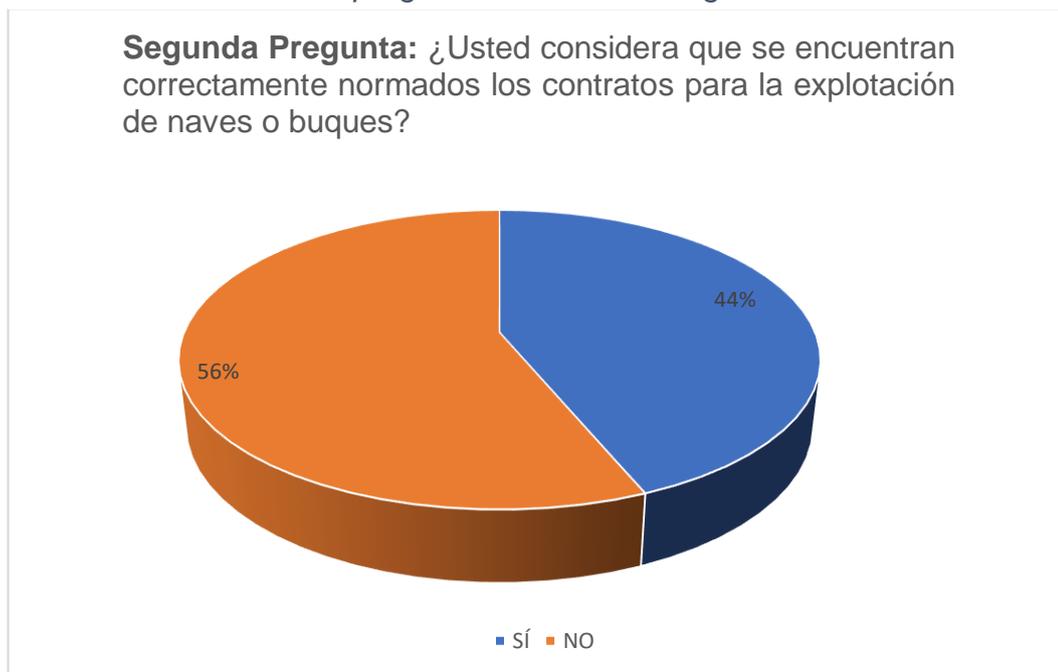
**Segunda Pregunta:** ¿Usted considera que se encuentran correctamente normados los contratos para la explotación de naves o buques?

*Tabla 3: Pregunta #2 de la investigación*

<b>ENTREVISTADOS</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>	<b>OTROS</b>
Ab. María Alvarado R.	X		
Ab. Lorena Terán		X	
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz		X	
Ab. Jorge Luis Albornoz		X	
Ab. Camilo Piedrahita	X		
Ab. José Conforme		X	
Ing. Carlos Moran Poveda		X	
Ing. Jorge Morán Tapia		X	
Ing. Luis Casares Olmedo	X		
Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel		X	
Ing. Jorge Casanova	X		
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo		X	
Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo		X	

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 3: Resultado pregunta #2 de la investigación*



Elaborado por: El autor (2020)

**Tercera Pregunta:** ¿Usted considera necesario los requisitos o formalidades de ley que le es solicitado al personal del mar, que se la denomina “Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de Bandera Ecuatoriana”?

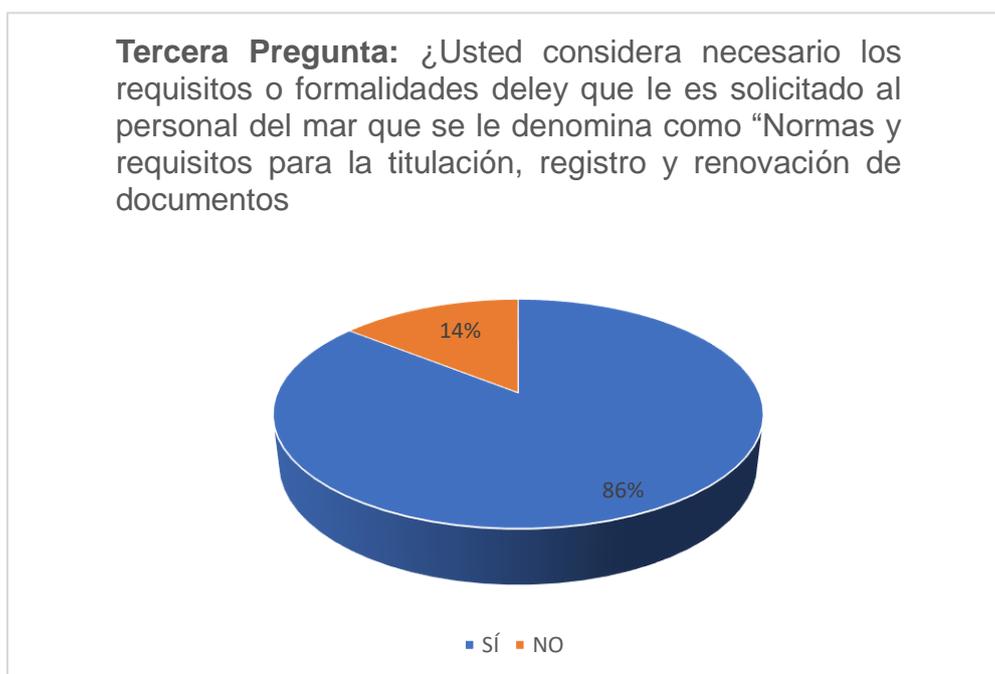
*Tabla 4: Pregunta #3 de la investigación*

ENTREVISTADOS	SÍ	NO	OTROS
Ab. María Alvarado R.	X		
Ab. Lorena Terán	X		
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz	X		
Ab. Jorge Luis Albornoz	X		
Ab. Camilo Piedrahita	X		
Ab. José Conforme		X	

Ing. Carlos Moran Poveda		X	
Ing. Jorge Morán Tapia	X		
Ing. Luis Casares Olmedo	X		
Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel	X		
Ing. Jorge Casanova		X	
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo	X		
Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo	X		

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 4: Resultado pregunta #3 de la investigación*



Elaborado por: El autor (2020)

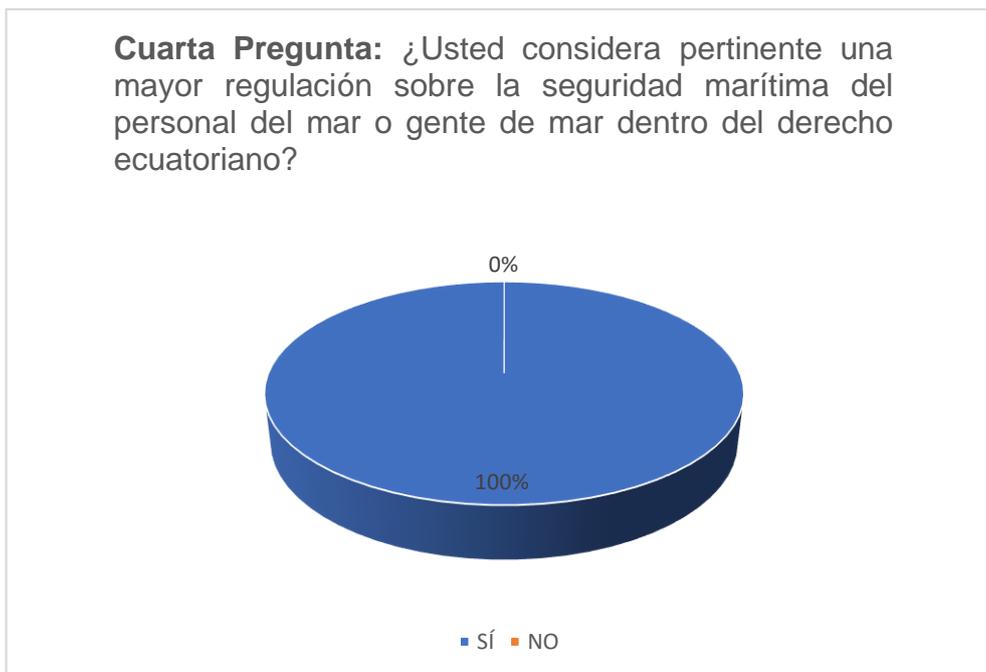
**Cuarta Pregunta:** ¿Usted considera pertinente una mayor regulación sobre la seguridad marítima del personal del mar o gente de mar dentro del derecho ecuatoriano?

*Tabla 5: Pregunta #4 de la investigación*

<b>ENTREVISTADOS</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>	<b>OTROS</b>
Ab. María Alvarado R.	X		
Ab. Lorena Terán	X		
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz	X		
Ab. Jorge Luis Albornoz	X		
Ab. Camilo Piedrahita	X		
Ab. José Conforme	X		
Ing. Carlos Moran Poveda			
	X		
Ing. Jorge Morán Tapia			
Ing. Luis Casares Olmedo	X		
Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel	X		
Ing. Jorge Casanova	X		
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo	X		
Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo	X		

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 5: Resultado pregunta #4 de la investigación*



Elaborado por: El autor (2020)

5. **Quinta Pregunta:** ¿Considera pertinente una mejor regulación de las jornadas laborales especiales en la cual se rige el personal del mar en el Código de Trabajo?

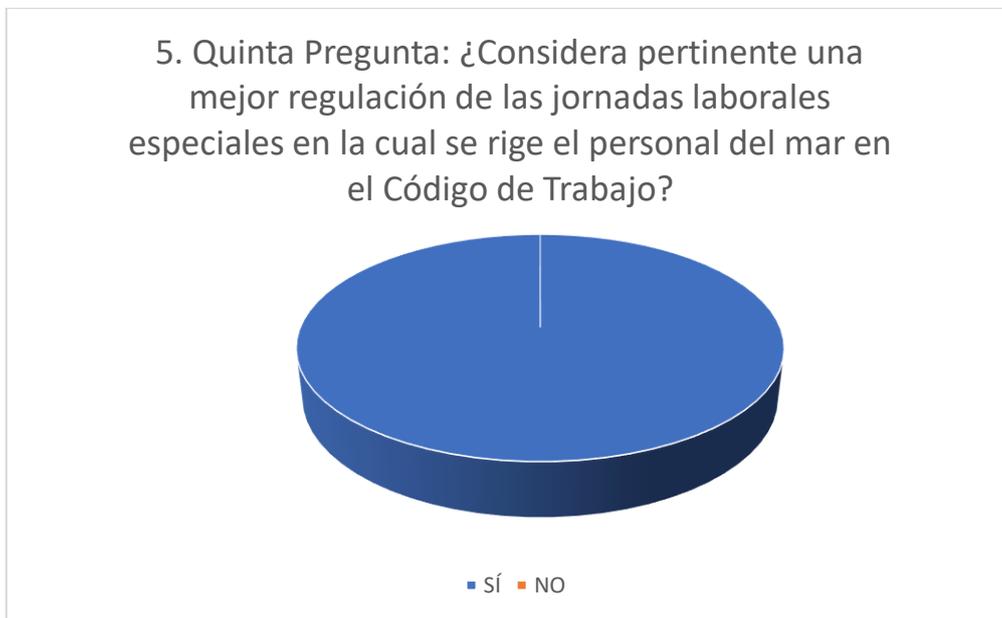
*Tabla 6: Pregunta #5 de la investigación*

ENTREVISTADOS	SÍ	NO	OTROS
Ab. María Alvarado R.	X		
Ab. Lorena Terán	X		
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz	X		
Ab. Jorge Luis Albornoz	X		
Ab. Camilo Piedrahita	X		
Ab. José Conforme	X		
Ing. Carlos Moran Poveda	X		

Ing. Jorge Morán Tapia	X		
Ing. Luis Casares Olmedo	X		
Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel	X		
Ing. Jorge Casanova	X		
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo			
Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo			

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 6: Resultado pregunta #5 de la investigación*



Elaborado por: El autor (2020)

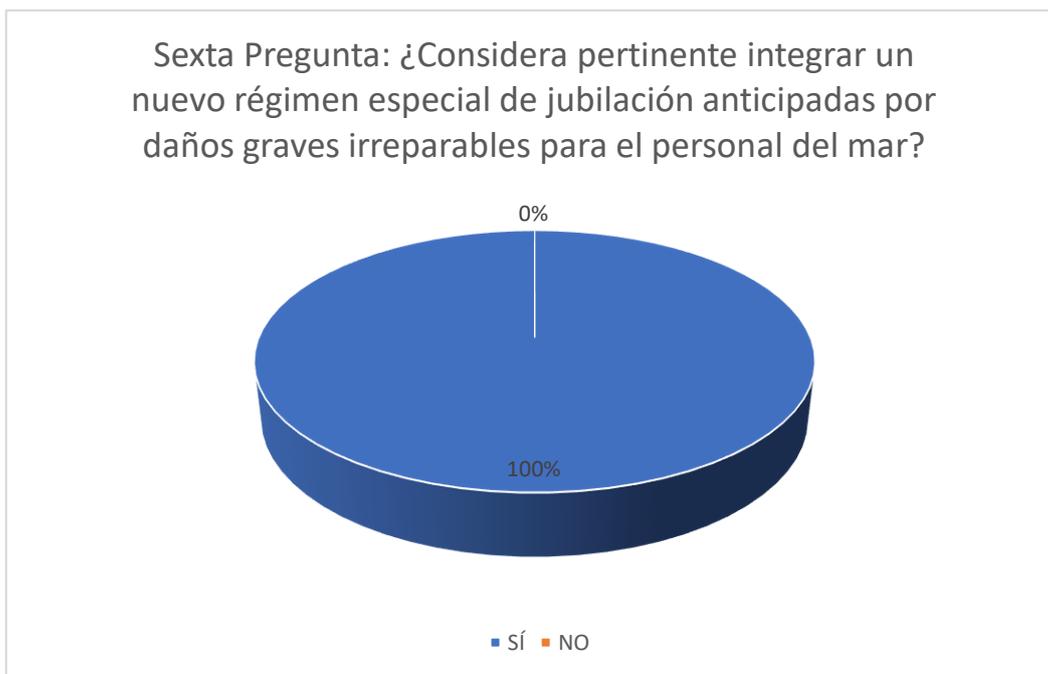
**Sexta Pregunta:** ¿Considera pertinente integrar un nuevo régimen especial de jubilación anticipadas por daños graves irreparables para el personal del mar?

*Tabla 7: Pregunta #6 de la investigación*

<b>ENTREVISTADOS</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>	<b>OTROS</b>
Ab. María Alvarado R.	X		
Ab. Lorena Terán	X		
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz	X		
Ab. Jorge Luis Albornoz	X		
Ab. Camilo Piedrahita	X		
Ab. José Conforme	X		
Ing. Carlos Moran Poveda	X		
Ing. Jorge Morán Tapia	X		
Ing. Luis Casares Olmedo	X		
Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel	X		
Ing. Jorge Casanova	X		
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo			
Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo			

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 7: Resultado pregunta #6 de la investigación*



Elaborado por: El autor (2020)

**Séptima Pregunta:** ¿Considera factible cancelar las horas extraordinarias con un recargo a partir del 25% del precio pagado por hora normal como lo mencionan en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo.?

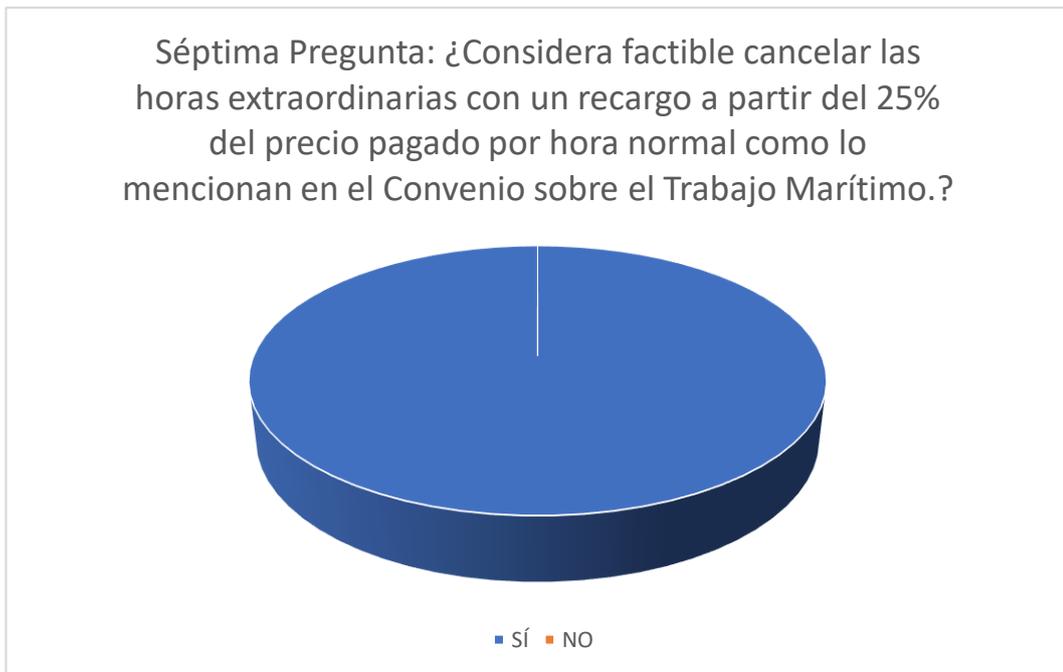
*Tabla 8: Pregunta #7 de la investigación*

ENTREVISTADOS	SÍ	NO	OTROS
Ab. María Alvarado R.	X		
Ab. Lorena Terán	X		
Ab. Jorge Abelardo Albornoz	X		
Ab. Jorge Antonio Albornoz	X		
Ab. Jorge Luis Albornoz	X		
Ab. Camilo Piedrahita	X		
Ab. José Conforme	X		

Ing. Carlos Moran Poveda	X		
Ing. Jorge Morán Tapia	X		
Ing. Luis Casares Olmedo	X		
Ing. Ivan Campos	X		
Ing. Ángel Rugel	X		
Ing. Jorge Casanova	X		
Tercer Oficial de Cubierta Carlos Fabián Gordillo			
Segundo Oficial de Máquinas Wilson Fabián Gordillo			

Elaborado por: El autor (2020)

*Ilustración 8: Resultado pregunta #7 de la investigación*



Elaborado por: El autor (2020)

## **ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS**

### **CAPITULO III**

### 3.1 Interpretación de resultados

#### 3.1.1 Análisis de las entrevistas

Para poder tener un mejor entendimiento del análisis de esta investigación, se realizaron encuestas a personal en servicio activo y otros retirados de la institución y profesionales del derecho, especialmente las ramas de derecho marítimo, procesal, laboral y civil debido al tema principal tratado a lo largo de este trabajo.

Los profesionales en derecho fueron seleccionados por su larga trayectoria profesional, colaboraron con la encuesta fueron: Ab. María Alvarado, Ab. Jorge Abelardo Albornoz Mgtr, Ab. Jorge Antonio Albornoz Mgtr, Ab. Jorge Luis Albornoz Mgtr., Ab. Camilo Piedrahita, Ab. XXXXXXXXXXX, XXXXXXXX.

Y los profesionales en administración de transporte marítimo y portuario que colaboraron fueron: Ing. Ángel Rugel, Ing. Iván Campos, Ing. Jorge Morán, Ing. Luis Casares.

El Ing. XXXXXXXXXXX especializado en comercio exterior

Cabe de recalcar que cada uno de los encuestados presentaron posturas interesantes al momento de responder las preguntas.

Las respuestas fueron:

**Primera pregunta:** ¿Usted conoce los contratos para la explotación comercial de naves o buques?

**RESPUESTAS:** Se puede decir que la mitad más uno de los encuestados tenía conocimientos de los contratos para la explotación comercial de naves o buques ya se por haber tenido gestiones labores o casos referentes al tema.

**Segunda Pregunta:** ¿Usted considera que se encuentran correctamente normados los contratos para la explotación de naves o buques?

**RESPUESTAS:** En esta pregunta existió una división de opinión, la mayoría de encuestados alegaron que no; a pesar, que en el año 2019 el Código del Comercio sufrió cambios (reformado).

**Tercera Pregunta:** ¿Usted considera necesario los requisitos o formalidades de ley que es solicitado al personal del mar que se denomina “Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de Bandera Ecuatoriana”?

**RESPUESTAS:** Más del 75% de los encuestados concordaron que sí son necesarios los requisitos o formalidades de ley que le es solicitado al personal del mar debido al alto nivel de riesgos de la profesión.

**Cuarta Pregunta:** ¿Usted considera pertinente una mayor regulación sobre la seguridad marítima del personal del mar o gente de mar dentro del derecho ecuatoriano?

**RESPUESTAS:** Todos los profesionales que aportaron con esta encuesta llegaron a la conclusión que a pesar que existen cuerpos legales que han sido reformados en los últimos años, aún no se puede llegar a la conclusión de que tenemos una legislación o normativa perfecta y siempre cabe el espacio para seguir “mejorando” nuestra legislación.

**Quinta Pregunta:** ¿Considera pertinente una mejor regulación de las jornadas laborales especiales en la cual se rige el personal del mar en el Código de Trabajo?

**RESPUESTAS:** En unanimidad los encuestados estuvieron de acuerdo a la regulación de la jornada laboral especial de mejor forma ya que este tipo de jornada es la que el personal del mar o gente de mar se rige.

**Sexta Pregunta:** ¿Considera pertinente integrar un nuevo régimen especial de jubilación anticipadas por daños graves irreparables para el personal del mar?

**RESPUESTAS:** Alegaron que si cuando el daño sea físico y por las mismas razones no pueda desempeñar de la mejor forma sus actividades laborales ya que el más mínimo error podría acarrear peligro no solo hacia su persona sino también al resto del personal y a la nave.

**Séptima Pregunta:** ¿Considera factible cancelar las horas extraordinarias con un recargo a partir del 25% del precio pagado por hora normal como lo mencionan en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo.?

**RESPUESTAS:** Los encuestados alegaron que si fuera factible el cancelar el 25% mínimo debido a como es la naturaleza del empleo y en las condiciones que se lo realiza.

**PROPUESTA**

**CAPÍTULO IV**

## 4.1 Propuesta

- Crear o modificar cuerpos legales que sean exclusivos para el personal del mar para poder un mejor entendimiento del derecho marítimo laboral.
- Como beneficio de ley proponer jubilación anticipada hacia el personal del mar que ha sufrido daños físicos de alta gravedad.
- La implementación de un representante del Ministerio de Trabajo a bordo de un buque para que cumpla las funciones de un inspector y ser el encargado de verificar si las condiciones del lugar donde reside y trabaja son aptas para el personal y a su vez ser el encargado de la seguridad marítima del personal.
- Seguir el modelo “Common law” y ajustarlo a la legislación ecuatoriana; por ejemplo, en cuestiones marítimas de toda índole.
- Una vez realizadas las mejores en nuestra legislación, proponer una convención donde Ecuador sea su principal partícipe y que tenga por asunto la seguridad marítima del personal mar.

## **CONCLUSIONES**

### **CAPÍTULO V**

## 5.1 Conclusiones

- Cuando se habla de las relaciones laborales marítimas debemos decir que estas se caracterizan por ser normativas y fácticas que son muy diferentes a las continentales, es decir, que no deben aplicarse la misma normativa entre el trabajo marítimo y el terrestre, por la naturaleza del trabajo que cada uno de ellos.
- El derecho marítimo es una de las ramas del derecho menos estudiada a profundidad; por ende, la mayoría de los encuestados consideraron que no están correctamente normados los artículos del Código de Comercio a pesar de la última reforma o modificaciones que se le realizaron en el año 2019.
- Con el pasar del tiempo no sólo cambia el personal del mar sino también los distintos requisitos que estos deben cumplir; sin embargo, un pequeño porcentaje de los encuestados consideran que deberían existir mayores facilidades debido que está carrera conlleva mucho tiempo y se requiere un nivel monetario accesible.
- Esta encuesta fue realizada a distintos marinos mercantes en servicio activo y otros que ya no; con título de tercer nivel de ingeniera en administración de transporte marítimo y portuario, y abogados. Los profesionales del derecho que fueron encuestados a pesar de tener conocimientos sobre los tipos de contratos que se reconocen en Código Civil no tenían mayor conocimiento sobre los contratos para la explotación comercial de naves o buques.

- La totalidad de los encuestados consideraron que debiera existir un mayor control y una mejor regulación por parte del Estado cuando se trata de la seguridad marítima del personal del mar.
- Sin duda alguna la situación laboral del personal del mar es un tema de índole controversial dentro de la legislación ecuatoriana debido que se ve estrechamente vinculado con el derecho marítimo, como se lo mencionó antes, esta rama del derecho es una de las menos estudiada por nuestra legislación.

## BIBLIOGRAFÍA

- (ESSUNA), E. S. (s.f.). *La Armada del Ecuador* . Obtenido de [http://www.armada.mil.ec/?page\\_id=39107](http://www.armada.mil.ec/?page_id=39107)
- Civil, C. (2005). Definiciones. En C. Civil. Ediciones legales .
- Civil, C. (24 de junio de 2005). Definiciones. En C. Civil. Ecuador: Ediciones Legales.
- Civil, C. (2005). Definiciones . En C. Civil. Ediciones Legales.
- Civil, C. (2005). Definiciones . En C. Civil. Ediciones Legales .
- Civil, C. (2005). Definiciones . En C. Civil. Ediciones Legales .
- Civil, C. (2005). Definiciones . En C. Civil. Ediciones legales.
- Civil, C. (2005). Definiciones . En C. Civil. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). *artículo 862*.
- Comercio, C. d. (2019). *artículo 864* .
- Comercio, C. d. (2019). *artículo 865*.
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .

- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Comercio, C. d. (2019). SEXTO LIBRO, DEFINICIONES Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO. En C. d. Comercio. Ediciones Legales .
- Comercio, C. d. (2019). SEXTO LIBRO, DEFINICIONES Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO. En C. d. Comercio. Ediciones Legales.
- Convención Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1. (2 de Febrero de 2012). *dipublico*. Obtenido de [www.dipublico.org](http://www.dipublico.org)
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1. (8 de Octubre de 1996). *Organización Internacional del Trabajo*. Obtenido de Organización Internacional del Trabajo:  
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C180](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C180)
- Escuela Superior Naval, E. (s.f.). *Armada del Ecuador* . Obtenido de [http://www.armada.mil.ec/?page\\_id=39109](http://www.armada.mil.ec/?page_id=39109)
- Guzmán, V., & Pino, M. (2011). EL CONTRATO DE FLETAMENTO Y SUS PRINCIPALES DIFERENCIAS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. *REVISTA@ e – Mercatoria* .
- Ignacio, G. G. (1996). *Teoría general de los contratos*. Porrúa.
- marítimo, C. s. (7 de Febrero de 2006). *ilo*. Obtenido de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_090302.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090302.pdf)
- marítimo, C. s. (2006). *International Labour Organization* . Obtenido de <https://www.ilo.org>

marítimo, C. s. (26 de Febrero de 2006). *Título 2, Condiciones de empleo*. Obtenido de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_090302.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090302.pdf)

MDT-2018-0219, A. M. (28 de Noviembre de 2018). *Artículo 2*. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/MDT-2018-0219-EMITIR-LAS-NORMAS-QUE-REGULAN-LA-APLICACION-Y-PROCEDIMIENTO-DE-AUTORIZACION-DE-HORARIOS-ESPECIALES.pdf>

MDT-2018-0219, A. M. (28 de Noviembre de 2018). *Artículo 4*. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/MDT-2018-0219-EMITIR-LAS-NORMAS-QUE-REGULAN-LA-APLICACION-Y-PROCEDIMIENTO-DE-AUTORIZACION-DE-HORARIOS-ESPECIALES.pdf>

Mira, J., & Soler, D. (2014). *Gestión del transporte de mercancías (2° Ed.)*. Barcelona: Marge Books.

*MundoMaritimo*. (3 de Diciembre de 2018). Obtenido de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)

Normas para la Titulación, r. d. (2017). *artículo 1*.

Normas para la Titulación, r. d. (2017). *artículo 1*.

Normas para la Titulación, r. d. (2017). *artículo 30*.

Sanches, F. (2010). *El contrato de transporte marítimo de mercancías*. Madrid.

Trabajo, C. d. (16 de Diciembre de 2005). *Artículo 69*. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

Trabajo, C. d. (16 de Diciembre de 2005). *Registro Oficial Suplemento 167*. Obtenido de Art. 47: <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

Trabajo, C. d. (16 de Diciembre de 2005). *Registro Oficial Suplemento 167*. Obtenido de Art. 48: <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

Trabajo, C. d. (16 de Diciembre de 2005). *Registro Oficial Suplemento 167*. Obtenido de Art. 49: <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

## ANEXO 1



**Anexo: Formato de entrevista a expertos.**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA ECOTEC**

**Facultad De Derecho Y Gobernabilidad**

**Tema: LA SITUACION LABORAL DEL PERSONAL ECUATORIANO DE MAR EN AGUAS INTERNACIONALES**

**Entrevista a expertos:**

**Preguntas:**

1. ¿Usted conoce los contratos para la explotación comercial de naves o buques?
2. ¿Usted considera que se encuentran correctamente normados los contratos para la explotación de naves o buques? ¿Considera usted que el proyecto de ley, vulnera la presunción de inocencia?
3. ¿Usted considera necesario los requisitos o formalidades de ley que le es solicitado al personal del mar, que se la denomina "Normas y requisitos para la titulación, registro y renovación de documentos para la gente de mar que labora a bordo de buques de Bandera Ecuatoriana"? (Normas para la Titulación r. d., 2016)
4. ¿Usted considera pertinente una mayor regulación sobre la seguridad marítima del personal del mar o gente de mar dentro del derecho ecuatoriano?

5. ¿Considera pertinente una mejor regulación de las jornadas laborales especiales en la cual se rige el personal del mar en el Código de Trabajo?
6. ¿Considera pertinente integrar un nuevo régimen especial de jubilación anticipadas por daños graves irreparables para el personal del mar?
7. ¿Considera factible cancelar las horas extraordinarias con un recargo a partir del 25% del precio pagado por hora normal como lo mencionan en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo.?

## **ANEXO 2**

**Entrevista: Ing. Ángel Rugel L.**

**Opinión personal del encuestado:**

Sin duda alguna cuando se habla de derecho laboral marítimo, se entra a un gran campo no estudiado a profundidad, comenzando, por el derecho marítimo que es la rama menos estudiada y tal vez normada de nuestra legislación.

Sí bien es cierto toda persona que desee ser personal del mar se debe necesitar no solo de las formalidades que la ley exige sino también un status monetario que ayude a solventar el alto valor de la profesión.

Por otro lado, la profesión acarrea consigo un alto nivel de riesgo por la naturaleza del trabajo como tal, debería haber una normativa dirigida esencialmente hacia la seguridad marítima del personal del mar.

### ANEXO 3

#### CURRICULUM VITAE – Ing. Ángel Rugel L.

##### Datos Personales

Nombres : **Angel Francisco Rugel León**  
Nacionalidad : Ecuatoriano  
Nacido en : Guayaquil ,2 junio / 1954  
Estado : civil  
C  
Estado Cédula de Ciudadanía :  
0904956190  
Tarjeta seguro social : 09-04956190  
Dirección : Febres. Cordero # 3133 y  
Presidente Estrada  
Teléfonos domicilio : (593-04)  
2368477 - 2363000  
Teléfono celular : 098-6802013  
Dirección electrónica : [anfrugel@gmail.com](mailto:anfrugel@gmail.com)  
**Profesiones** : Ing. en Administración de Transporte  
Marítimo y

Portuario

: Especialista en Gestión de  
Seguridad y Salud En el  
Trabajo.

: Diplomado Superior en gestión de Seguridad  
y Salud En el Trabajo

: Oficial de Marina Mercante  
especialización Máquinas (Oficial de  
Máquinas de Primera)

## **ANEXO 4**

**Entrevista:** Ab. Jorge Abelardo Albornoz.

### **Opinión personal del encuestado:**

Hoy en día, la normativa que regulariza los tipos de contratos para la explotación comercial de las naves o buques donde se ven sumergidos laboralmente el personal del mar ecuatoriano, ha sido reformado el año anterior (2019); a pesar de aquello, pudiera estar mejor normado y hasta mientras adoptar más el modelo Common Law, como lo hiciera Reino Unido que es considerado como uno de los pioneros del derecho marítimo.

## ANEXO 5

CURRICULUM VITAE: Ing. Jorge Alboroz

0993829168

[jorge.albornoz1@gmail.com](mailto:jorge.albornoz1@gmail.com)

Urb. Portovita km 11.5 vía a la Costa

Abogado

Soltero

JORGE ABELARDO ALBORNOZ ROSADO

### Estudios

Postgrado  
Guayaquil

Universidad Católica de Santiago de

Maestría con mención en Propiedad  
intelectual

(En tesis)

Superior  
Guayaquil

Universidad Católica de Santiago de

Abogado de los Juzgados y Tribunales de  
la República

Primarios y Secundarios  
Colón

Unidad Educativa Salesiana Cristóbal

Bachiller Filosófico Sociales con  
reconocimiento por Mejor Bachiller

## **Experiencia Laboral**

### **Estudio Jurídico Albornoz, García & Asociados (Desde julio del 2018- hasta actualidad)**

Presidente

### **Consejo de la Judicatura (Desde octubre 2015 hasta la julio 2018)**

Director Provincial de Santa Elena  
(con funciones de Juez de Coactiva según artículo 3 de la Resolución 038-2014 del Pleno del Consejo de la Judicatura, disponible en el portal web de la institución  
<http://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/resoluciones/2014cj/038-2014.pdf>)

### **Consejo de la Judicatura (Desde abril 2014 hasta julio 2015)**

Director Provincial de Gestión Procesal del Guayas

### **Consejo de la Judicatura (Desde Julio 2013 - hasta Abril 2014)**

Intendente Evaluador de Proyecto de Gestión de Procesos

### **Estudio Jurídico Moeller, Gómez-Lince & Cía. Ltda. (Desde junio del 2010-hasta junio 2013)**

Jefe del Área de Propiedad Intelectual

Jefe del Área de Extranjería

Abogado Asociado del Área Corporativa

### **Dirección Nacional de Rehabilitación Social (abril-mayo de 2010)**

Director Jurídico Nacional

**Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (Desde diciembre del 2008 hasta abril 2010)**

Asesor del Ministro

**Estudio Jurídico Moeller, Gómez-Lince & Cía. Ltda. (Desde agosto del 2004-hasta noviembre de 2008)**

Abogado del Departamento Corporativo.

Abogado de cuenta in-house del Departamento Legal de la Compañía ALICORP ECUADOR S.A. (desde mayo hasta noviembre del 2008)