



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**MEMORANDO No. PAN-FC-2012 133**

**PARA:** DR. ANDRÉS SEGOVIA S.  
Secretario General

**DE:** FERNANDO CORDERO CUEVA  
Presidente

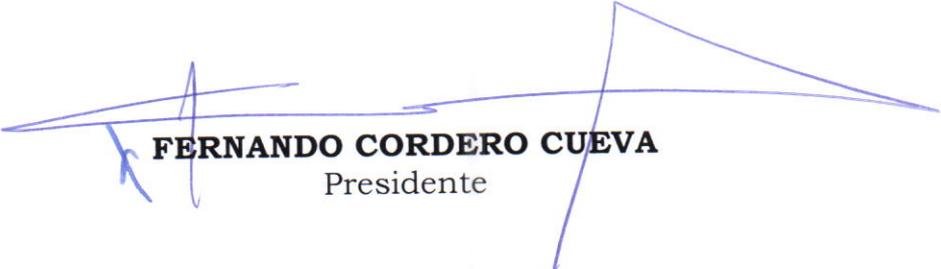
**ASUNTO:** Difundir proyecto

**FECHA:** 29 MAYO 2012

---

Señor Secretario, según lo dispuesto en el Art. 55 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, entrego el **“PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN LABORAL PARA LA GENTE DE MAR Y OTRAS VÍAS NAVEGABLES EN EL ECUADOR”** remitido mediante oficio No. 105-AN-AO-2012, recibido el 17 de mayo de 2012, suscrito por el asambleísta Alfredo Ortiz; para que sea difundido a las/los asambleístas y a la ciudadanía, a través del portal Web; y, sea remitido al Consejo de Administración Legislativa (CAL), para el trámite correspondiente.

Atentamente,

  
**FERNANDO CORDERO CUEVA**  
Presidente

Tr. 104030  
JM



MERIZALDE  
30/05/2012  
2:55



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

*Byron Tobas Silva*



# Trámite **104030**  
Codigo validación **CXBLXSJSDU**  
Tipo de documento MEMORANDO INTERNO  
Fecha recepción 17-may-2012 10:02  
Numeración documento 105-an-ao-2012  
Fecha oficio 16-may-2012  
Remitente ORTIZ ALFREDO  
Razón social  
Revise el estado de su trámite en:  
<http://tramites.asambleanacional.gob.ec/d12/en-todo-el-quito.jsf>

Quito, 16 de mayo de 2012  
Oficio No. 105-AN-AO-2012

Arquitecto  
**FERNANDO CORDERO CUEVA**  
Presidente de la Asamblea Nacional  
Quito.-

*Anexo 23 fojas  
UN CD*

De mi consideración:

Alfredo Ortíz Cobos, Asambleísta por la provincia de Galápagos, comparezco ante usted y expongo lo siguiente:

Amparado en el Art. 54 y siguientes de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, presento el **"Proyecto de Ley Orgánica de Protección Laboral para la Gente de Mar y en otras vías navegables en el Ecuador"** y solicito respetuosamente se digne dar el trámite de ley, es decir, la calificación por parte del CAL, toda vez que el proyecto cumple con todos los requisitos constitucionales y legales para su calificación y cuento con el respaldo del 5% de los Asambleístas.

Con sentimientos de estima y consideración.

Atentamente,

**ALFREDO ORTIZ COBOS**  
Asambleísta por Galápagos  
Vocal de la Comisión de Fiscalización  
Bloque Municipalista Independiente

Adj.: "Proyecto de Ley Orgánica de Protección laboral..." y CD



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

Quito, 16 de mayo de 2012

REPALDO DEL 5% DE MIEMBROS DE LA ASAMBLEA NACIONAL AL "PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN LABORAL PARA LA GENTE DE MAR Y EN OTRAS VÍAS NAVEGABLES EN EL ECUADOR". DE INICIATIVA DEL ASAMBLEISTA ALFREDO ORTIZ COBOS.

NOMBRE

FIRMA

Jenny P. NOAÑETA

LENIN CHICA ARTEAGA

Magali Orellana

TOMAS FERRALES

Clévia Jiménez C.

EDWIN VACA

Nielsen Velaz

Gabo Vaca

FERNANDO RODRIGUEZ

CESAR RODRIGUEZ



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El proyecto de "LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN LABORAL PARA LA GENTE DE MAR Y EN OTRAS VÍAS NAVEGABLES DEL ECUADOR", es propuesta en vista que en nuestro país no existe una normativa que ampare y proteja este tipo de trabajo especial, por consiguiente se requiere una ley que regule y garantice los derechos constitucionales del trabajador del mar.

Esta nueva ley garantiza el desarrollo de los derechos del trabajador en el mar y en otras vías navegables y por ende contribuye en el desarrollo socio económico para la población que vive en las zonas costeras, insulares, lagos y ríos de nuestra patria.

El Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública laboral será competente para regular y controlar los temas de clasificación de la gente de mar, remuneraciones, inspecciones laborales, horarios, contratos de trabajo, causales de terminación de contratos, infracciones y sanciones laborales,

Esta nueva ley se considera de orden público y regula en su totalidad las relaciones entre el capital y el trabajo que se dan a bordo de naves de registro ecuatoriano y por ende en el desarrollo socio económico.

La Constitución, establece los principios que configuran el Derecho del Trabajo como una institución jurídica protectora de los trabajadores, como consecuencia del reconocimiento de que este sector constituye la parte débil de la relación laboral.

La legislación del trabajo y su aplicación se sustentan en los principios del derecho social y, por lo mismo, debe asegurar al trabajador una relación jurídica laboral directa que implique estabilidad y remuneraciones justas;

El Estado, impulsa el equilibrio en la relación capital - trabajo, como mecanismo de justicia social, laboral y salarial.

El proyecto de ley comprende entre otros temas disposiciones generales, tripulación de naves, contratos de trabajo, registro, naves de pesca y de servicio interior, inspecciones marítimas laborales, normas de derecho internacional privado marítimo laboral, infracciones y sanciones, glosario de términos y derogatorias.





REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

Los seguros públicos y privados, sin excepción, contribuirán al financiamiento del seguro social campesino a través del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social”.

Que, en 1978, la Organización Marítima Integral (OMI) adoptó el Convenio Internacional sobre Normas de Información, titulación y Guardia para la gente de mar, 1978 (STCW 78), por el que se establecieron normas mínimas de formación y titulación para los profesionales que ejercen sus funciones en los buques mercantes, y entró en vigor el 28 de abril de 1984.

Que, el citado convenio fue aprobado por el H. Congreso Nacional, mediante Resolución del 13 de enero de 1988, publicado en el R.O. 862, del 28 del mismo mes y año;

Que, en respuesta a esta situación y al incremento de accidentes marítimos causados por error humano por aparente falta de formación y competencia de la gente de mar en los buques, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó en 1995, un importante conjunto de enmiendas al citado Convenio que ha pasado a ser conocido como STCW 78 /95.

Que, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, y Guardia para la Gente de Mar STCW 78, enmendado en 1995, establece en la Regla-VIII-1; que cada parte deberá establecer y hacer cumplir los periodos de descanso del personal encargado de la guardia, a fin de que se garantice su seguridad y protección durante la navegación, operaciones portuarias y de mantenimiento, la prevención de lesiones personales y pérdidas de vidas humanas, la prevención de daños al medio marino, con lo cual se evitará la fatiga de la tripulación.

Que, conforme a la Regla 1/9 del Convenio Sobre Formación, Guardia y Titulación de la gente de mar, STCW78/95, cada Estado Parte del Convenio establecerá normas médicas para la gente de mar y garantizará que los títulos expedidos cumplan con los requisitos de la mencionada Regla.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 1087 de 07 de marzo de 2012, se considera a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial como la Autoridad Portuaria y Marítima Nacional y del Transporte Acuático, y al Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval como la Autoridad de Policía Marítima y Fluvial en los temas relacionados con el control para la defensa de la soberanía nacional, seguridad integral en los espacios acuáticos y control operativo e inspecciones físicas de naves.

Que, el Art. 84 de la Constitución, consagra: “La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución”.

**EXPIDE:**

**"LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN LABORAL PARA LA GENTE DE MAR Y EN OTRAS VÍAS NAVEGABLES EN EL ECUADOR"**

**CAPÍTULO PRIMERO  
DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 1.- ÁMBITO.-** La presente Ley regula las relaciones entre empleadores y trabajadores que laboran a bordo de naves de registro ecuatoriano, que se dediquen ya sea al servicio internacional, al servicio interior, a la explotación de recursos vivos y no vivos y otras actividades en las vías navegables, se rigen por las disposiciones de la presente Ley.

La presente Ley no es aplicable en los siguientes casos:

- a) Cuando la prestación del servicio a bordo de naves, no tenga relación directa con la operación de la nave, como del servicio de estiba y otros, que se prestan en naves de permanencia temporal en puerto o en tránsito por vías navegables.
- b) Cuando la prestación del servicio, no exige del trabajador su permanencia a bordo por razón de la naturaleza del servicio.
- c) Cuando la prestación del servicio a bordo, es ejecutada por alumnos que deben realizar prácticas, para su formación profesional, de conformidad con los convenios internacionales ratificados por el Ecuador.

**ARTÍCULO 2.-** En todo lo que no estuviere expresamente prescrito en esta ley y en los convenios internacionales ratificados por el Ecuador, se aplicarán las disposiciones del Código de Trabajo.

**ARTÍCULO 3.-** El Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, es la Autoridad Portuaria y Marítima Nacional y del Transporte Acuático.

El Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de lo laboral, es la Autoridad Competente para velar por el estricto cumplimiento de la presente ley, Convenios Internacionales en materia Laboral Marítimo, ratificados por el



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

Ecuador.

Por otra parte el Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de Defensa a través de la Fuerza Naval se considera como Autoridad de la Policía Marítima y Fluvial en los temas relacionados con el control para la defensa y la soberanía nacional, seguridad integral en los espacios acuáticos y control operativo e inspección física de naves,

**ARTÍCULO 4.-** Todo empleador de nave ecuatoriana, dedicada a la prestación del servicio internacional, contratará de preferencia a la tripulación de nacionalidad ecuatoriana y a los extranjeros casados con ecuatorianas o con hijos ecuatorianos, residentes en Ecuador.

Las Asociaciones de Armadores o Navieros y Asociación de Marineros Mercantes, otorgarán becas y facilidades para cursos de capacitación o adiestramiento a tripulantes ecuatorianos o extranjeros casados con nacionales o con hijos ecuatorianos. Los cursos de capacitación serán financiados con las cuotas sociales ordinarias de las asociaciones antes indicadas.

En caso de incumplimiento, los Capitanes de Puerto respectivo, no otorgarán los zarpes correspondientes hasta que se cumpla con esta obligación.

**CAPÍTULO SEGUNDO  
DEL PERSONAL A BORDO**

**ARTÍCULO 5.-** La Autoridad Portuaria y Marítima Nacional y del Transporte Acuático, es la entidad competente para ejercer las funciones de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas de formación, titulación, y guardia de la gente de mar consagradas en los Convenios Internacionales ratificados por el Ecuador, expedir los certificados de competencias, Matrículas del personal e identificación necesaria para el trabajo a bordo en las naves de registro Ecuatoriano y sancionar las violaciones o incumplimiento de dichas normas.

**ARTÍCULO 6.-** Todo tripulante que labore a bordo de una nave ecuatoriana, deberá contar con matrícula o certificado de competencia, otorgado por la Autoridad Portuaria y Marítima Nacional y de Transporte Acuático, conforme las Leyes Nacionales y Convenios Internacionales ratificados por Ecuador.

**ARTÍCULO 7.-** Toda nave, deberá tener a bordo una dotación a fin de:

- a) Garantizar la seguridad de la vida humana y los bienes;
- b) Evitar el cansancio excesivo de la tripulación, limitando las jornadas de conformidad con los Convenios Internacionales ratificados por Ecuador.



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**ARTÍCULO 8.-** El Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública laboral, es competente para establecer la clasificación y subclasificación del personal marítimo en general a bordo y en tierra, y; establecer la escala de salarios sectoriales para la gente de mar y otras vías de navegación.

**ARTÍCULO 9.-** Nadie podrá laborar a bordo, sin contar con el certificado médico según las leyes nacionales y los Convenio Internacionales.

**CAPÍTULO TERCERO  
CONTRATO DE TRABAJO MARÍTIMO**

**ARTÍCULO 10.-** El contrato de trabajo será por tiempo definido, indefinido o por viaje, podrá ser individual o colectivo.

**ARTÍCULO 11.-** El contrato de trabajo deberá contar con las siguientes cláusulas:

- 1.- Los nombres y domicilio legal del empleador;
- 2.- Los nombres del tripulante, edad, nacionalidad, domicilio y el número de su documento de identificación, matrícula o certificado de competencia o pasaporte;
- 3.- El objeto: Según el caso (designación de la nave en donde se compromete a trabajar, el cargo a ocupar, el viaje o viajes que va he emprender, puerto de destino, horario de trabajo, etc.);
- 4.- La remuneración y forma de pago;
- 5.- Plazo del contrato;
- 6.- Las vacaciones anuales que se concederán al tripulante;
- 7.- La obligación de estar afiliado al Seguro Social; y,
- 8.- El lugar y fecha de la firma del contrato:

**ARTÍCULO 12.-** Antes de dar por terminado el contrato, el empleador deberá devolver o repatriar al tripulante, al lugar o puerto de contratación o al puerto de embarque.

**ARTÍCULO 13.-** Los gastos de repatriación son cuenta del empleador si la relación laboral termina por cualquiera de las siguientes causas:

- a) Por naufragio; y,
- b) Por despido intempestivo;

El empleador asumirá los gastos de repatriación, si la relación laboral hubiese sido suspendida por accidente al servicio de la nave o enfermedad que no puede imputarse a falta o accidente voluntario del tripulante;

Cuando la relación laboral hubiese sido terminada de mutuo acuerdo, los



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

gastos de repatriación serán en partes iguales.

Asumirá el tripulante los gastos de repatriación cuando éste de por terminada la relación laboral en forma unilateral.

**ARTÍCULO 14.-** Los gastos que demande la repatriación comprenden todo lo relacionado con la movilización, estadía, remuneración y alimentación del tripulante durante el viaje hasta el lugar de contratación o puerto de embarque.

**ARTÍCULO 15.-** Toda tripulación tendrá derecho a vacaciones anuales pagadas de acuerdo a lo pactado en el contrato y a los convenios internacionales, de conformidad al servicio que presta la nave.

**ARTÍCULO 16.-** La Autoridad Marítima Nacional, regulará el tratamiento a los Oficiales de Marina que se hayan alejado de sus actividades profesionales a bordo.

**ARTÍCULO 17.-** Los tripulantes contratados por viaje, tendrán derecho a un pago diferenciado de los salarios establecidos para el personal de planta embarcados, en caso de prolongación o retraso del viaje. No se hará reducción de salarios si el viaje se recorta por cualquier causa.

**ARTÍCULO 18.-** En los contratos por viaje, si por acto de los armadores, del capitán o de los fletadores no se efectúa el viaje convenido, la tripulación tendrá derecho a retener los anticipos recibidos, más los salarios vencidos.

**ARTÍCULO 19.-** Si el viaje se suspendiese antes de empezar, a causa de fuerza mayor o caso fortuito, la tripulación tendrá derecho a los anticipos recibidos en el caso de contratos por viaje y al salario en caso de contratos pagados mensualmente por tiempo definido o indefinido.

**ARTÍCULO 20.-** Si el viaje se suspendiere después de haber zarpado la nave, la tripulación tendrá derecho a recibir los salarios que hubieren devengado si se hubiese realizado el viaje.

**ARTÍCULO 21.-** Del salario del tripulante deberán realizarse los siguientes descuentos:

- a) Las aportaciones al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social;
- b) Las pensiones de alimentos ordenadas por la autoridad competente;
- c) Las que se establezcan por Ley.

**ARTÍCULO 22.-** El contrato de trabajo por viaje, por tiempo definido o



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

indefinido, terminará en los siguientes casos:

- 1) Mutuo acuerdo;
- 2) Visto Bueno del empleador o tripulante;
- 3) Renuncia voluntaria;
- 4) Fallecimiento del tripulante;
- 5) Pérdida de la nave o su inhabilitación para la navegación, ya sea ésta real o presunta, según lo establezcan los contratos de seguro o fletamento existentes;
- 6) Suspensión de la prestación del servicio de la nave, que sea superior a 90 días;
- 7) Desembarco del tripulante a causa de enfermedad o lesión. La terminación de la relación laboral, no surtirá efecto sino al final del periodo de incapacidad. Tratándose de naves de transporte de pasajeros al servicio internacional, la terminación surtirá efectos a más tardar treinta (30) días a partir del comienzo de la enfermedad o lesión;
- 8) Por expiración del término del contrato o por la realización del viaje realizado.
- 9) Por transferencia de dominio de la nave debidamente inscrita en el Registro de Propiedad Naval.

**ARTÍCULO 23.-** En caso de pérdida por naufragio de una nave, el empleador deberá pagar, una indemnización de dos meses de sueldo, que les permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida de la nave. En el caso que el empleador o naviero liquidare definitivamente el negocio procederá a liquidar a la tripulación de acuerdo con la ley.

**ARTÍCULO 24.-** Son causales de visto bueno por parte del empleador las siguientes:

- a) El haber sufrido engaño de parte de la tripulación, mediante la presentación de certificados falsos que le atribuyan cualidades, aptitudes o facultades de las que carezcan;
- b) Incurrir en actos de violencia, injurias o amenazas, en contra del empleador o de sus superiores jerárquicos o de otros miembros de la tripulación, excepto que hubiese provocación;
- c) La revelación o divulgación de secretos técnicos o asuntos administrativos reservados que puedan causar perjuicios al empleador;
- d) Incurrir en faltas graves de probidad u honradez, contra la propiedad en perjuicio del empleador de la nave, o de cualquiera persona a bordo.
- e) Ocasionar de modo intencional, un daño grave en las máquinas, instalaciones, equipo, estructura u operación de la nave o a la carga que se transporte;
- f) Por imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad de la nave, la carga o de las personas que allí se encuentran. Esta causal podrá invocarse en caso de





REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

seguridad de la nave o de las personas que se encuentren a bordo;

f) Por cualquier acción del empleador que tenga por objeto inducir al tripulante a cometer un acto ilícito;

g) Si el tripulante hubiese sido contratado por un viaje determinado que hubiese sido substancialmente modificado.

**ARTÍCULO 27.-** El derecho que le asiste al tripulante de terminar el contrato de trabajo por las causas señaladas, caduca en un plazo de tres meses, contados a partir de la fecha en que tuvo conocimiento del hecho que originó la causal. El procedimiento de visto bueno se sujetará a las normas establecidas en el Código de Trabajo.

**ARTÍCULO 28.-** En caso de terminación del contrato a plazo fijo o indefinido en forma unilateral por el empleador, el tripulante tendrá derecho a las indemnizaciones establecidas para estos casos en el Código de Trabajo.

**ARTÍCULO 29.-** Toda nave ecuatoriana deberá contar y exhibir el "Registro de la Tripulación", que contendrá la siguiente información:

- 1.- Lugar y fecha de apertura del "Registro de Tripulación";
- 2.- Nombre del empleador, domicilio, teléfono, correo electrónico
- 3.- Nombre de la embarcación;
- 4.- El nombre del capitán, oficiales, suboficiales y tripulantes, con indicación de su edad, nacionalidad, domicilio, teléfono, nombre y dirección del pariente más cercano.
- 5.- Número del documento de identidad, credencial de marino o certificado de competencia de cada tripulante;
- 6.- Anexar copia de los contratos de trabajo;
- 7.- Firma del capitán al momento del embarque

**CAPÍTULO QUINTO  
DEL HORARIO DE TRABAJO A BORDO**

**ARTÍCULO 30.-** La jornada de trabajo para personal embarcado es de carácter especial, por el tipo de trabajo. Las horas suplementarias y extraordinarias, así como el trabajo en días festivos, podrán ser reconocidas mediante días libres o vacaciones extras, en compensación a estas horas.

La Autoridad Marítima Nacional en coordinación con el Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de trabajo, mediante Resolución establecerán los períodos de descanso de la guardia, de acuerdo al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación, y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78, enmendado en 1995, establecido en la Sección A-VIII-1.



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**ARTÍCULO 31.-** No habrá horas suplementarias y extraordinarias para el siguiente personal:

- a) Capitán;
- b) Jefe de Máquinas;
- c) Sobrecargo, Mayordomo;
- d) Cualquier otro oficial que esté a cargo de un servicio y no haga guardias;
- e) Toda persona que trabaje principalmente por su propia cuenta;
- f) Cualquier persona remunerada sólo con una comisión o principalmente con una participación en las utilidades o ganancias.

**ARTÍCULO 32.-** Los siguientes trabajos no se considerarán como horas suplementarias o extraordinarias de trabajo:

- a) Labores de emergencias cuando peligre la seguridad de la nave, de la carga o de las personas a bordo.
- b) Los trabajos exigidos por el capitán para socorrer a otros buques o a otras personas en peligro;
- c) Simulacros de incendio, de salvamento y ejercicios similares análogos a aquellos que están determinados por el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, que se encuentre en vigor en ese momento;
- d) Labores extraordinarias exigido por las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras formalidades de carácter sanitario;
- e) Los trabajos normales e indispensables que deban realizar los oficiales para determinar la situación de la nave y hacer observaciones astronómicas o meteorológicas;
- f) El tiempo extraordinario exigido por el relevo normal de las guardias.

**ARTÍCULO 33.-** Ninguna disposición de la presente Ley se deberá interpretar en menoscabo del derecho y la obligación del capitán de una nave a exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y marcha eficiente de la nave, ni en menoscabo de la obligación de un oficial o de un miembro del personal subalterno de realizar tales trabajos.

**ARTÍCULO 34.-** Los trabajos que por su propia naturaleza impliquen un riesgo adicional al trabajo normal, serán remunerados según el contrato de trabajo o de acuerdo a lo dispuesto en las convenciones colectivas.

**ARTÍCULO 35.-** Regirá para la contratación de menores de edad en el trabajo a bordo, en nave de bandera ecuatoriana, lo dispuesto en la Constitución, leyes nacionales y Convenios Internacionales, ratificados por Ecuador.

**CAPITULO SEXTO**  
**NAVES DE PESCA Y DE SERVICIO INTERIOR**



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**ARTÍCULO 36.-** Son relaciones de trabajo entre el empleador y los tripulantes de las naves de servicio interior y de pesca comercial, las cuales se registrarán por esta Ley y Normas del Código de Trabajo que no sean contrarias.

Las normas contenidas en este capítulo no serán aplicables a las naves de pesca de servicio internacional.

**ARTÍCULO 37.-** Los tripulantes pescadores solamente podrán ser remunerados de la siguiente manera:

- a) Mediante la fijación de un salario pactado no inferior al mínimo legal más un porcentaje de producto por viaje, que no será inferior al tres por ciento (3%) de dicho producto, prorrateado entre los miembros de la tripulación, deduciendo únicamente los gastos directos causados por el viaje en la nave donde preste servicios.
- b) Mediante la fijación de un salario por producción representado por un porcentaje del producto de la pesca de cada viaje deduciendo exclusivamente los gastos directos del viaje. El porcentaje del producto será distribuido entre todos los miembros de la tripulación, y sólo podrá ser pactado cuando el armador garantice a cada miembro de la tripulación que el salario que corresponda por razón de dicho porcentaje en ningún caso será inferior al salario garantizado a que se refiere el literal a) del presente artículo. Sólo se consideran como gastos directos del viaje los realizados en concepto de combustible, lubricantes, víveres, refrigeración y carnada.
- c) La remuneración de los días de descanso semanal obligatorio, y la remuneración de los días festivos con los recargos establecidos en el Código de Trabajo.
- d) La remuneración de un día descanso adicional por cada 8 días de servicios prestados en la nave, en compensación por las horas suplementarias y extraordinarias servidas durante el viaje.

**ARTÍCULO 38.-** Se entiende que el salario por producción que trata el literal b) del artículo anterior se remuneran los días de descanso semanal, los feriados, así, como el día de descanso adicional a que tiene derecho el tripulante por cada 8 días de servicio prestados a bordo de la nave, en compensación por las horas suplementarias y extraordinarias laboradas durante el viaje.

**ARTÍCULO 39.-** La estadía y la alimentación que reciba la tripulación durante el viaje no se considerarán como parte del salario.

**ARTÍCULO 40.-** La contratación de la tripulación de las naves de pesca y de servicio interior se celebrará mediante contrato de trabajo, que deberá contener todo lo relativo a los detalles de tiempo, ruta, condición de trabajo, salarios, y lo referente a la terminación de contratos.



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**ARTICULO 41.-** Se permite contratos de trabajo por viaje o por temporada, siempre que la estipulación conste en el contrato escrito.

Se entiende como temporada, por el tiempo permitido de la pesca que no se encuentra en veda, dispuesta por la autoridad competente.

Cuando se celebre en forma sucesiva 4 o más contratos por viaje en una nave de pesca la relación de trabajo se prolongará por el resto de la temporada. El trabajo en una nave de pesca por 4 o más temporadas sucesivas transformará en indefinida la relación de trabajo.

**ARTICULO 42.-** El empleador podrá dar por terminada la relación de trabajo por temporada o por tiempo definido, antes de su expiración, o la relación laboral por tiempo indefinido previo Visto Bueno de acuerdo al Art. 24 y 25 de esta ley.

Si el tripulante hubiere sido contratado por viaje y el viaje de la nave se cancelase antes de empezar, a causa de fuerza mayor o caso fortuito, el empleador podrá dar por terminado la relación laboral sin responsabilidad alguna de su parte.

**ARTICULO 43.-** En adición a las causales generales previstas en los Artículos del 24 al 27 de esta Ley. Son causales especiales de visto bueno las siguientes:

- a) El retraso grave o la inasistencia del trabajador a la hora de salida de la nave, o que presentándose no haga el viaje sin que medie causa justificada, siempre y cuando se le haya notificado.
- b) La aprobación o entrega no autorizada a terceros, a cualquier título, de los productos de la pesca, o de la carga o equipos de la nave.
- c) Ocasionar el tripulante, de modo intencional, un daño material en las máquinas, instalaciones, equipo o estructura de la nave.
- d) Comprometer el tripulante, con su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad de los equipos de la nave o la calidad e integridad del producto de la pesca.
- e) El naufragio o pérdida de la nave, siempre que medie negligencia del tripulante.

**ARTICULO 44.-** El tripulante podrá dar por terminado el contrato de trabajo por tiempo indefinido, a condición de que lo haga en puerto, según las normas establecidas en el Código de Trabajo.

**ARTÍCULO 45.-** Son causas de suspensión temporal de las relaciones de trabajo, las siguientes:



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

- a) Los periodos de veda de especies decretadas por la autoridad competente;
- b) El daño material o mecánico que imposibilite la actividad comercial de la nave.
- c) La enfermedad o accidente de carácter no profesional que conlleve incapacidad temporal del trabajador, cuando exceda del plazo de licencia por enfermedad y hasta por un período de duración que no excederá de seis (6) meses. Esta suspensión surtirá sus efectos, a partir de la fecha en que se produjo la incapacidad, según conste en la certificación expedida por un médico del Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de salud, o del Instituto Ecuatoriano de Seguro Social.
- d) La incapacidad del trabajador motivada por un accidente o enfermedad profesional, siempre que no fuere de carácter absoluta permanente;
- e) La licencia o permiso temporal otorgados al trabajador por su empleador;
- f) La fuerza mayor o caso fortuito, cuando tenga como consecuencia necesaria, inmediata y directa, la prolongación temporal de las actividades de la nave. La causal de suspensión deberá ser comprobada por el empleador ante la Dirección Regional de Trabajo competente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de suspensión, salvo en el caso previsto en el literal a).

**ARTÍCULO 46.-** Las infracciones de los armadores de naves de pesca y de servicio interior a las disposiciones de la presente Ley, serán sancionadas con multa por el Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de lo Laboral, cuando las infracciones sean laborales.

La multa no podrá ser menor de (5 SBU) ni excederá de (10 SBU) del trabajador en general.

En los casos de desacato o reincidencia la multa será del doble de las establecidas anteriormente.

Estas sanciones se impondrán tomando en consideración la gravedad de la falta cometida y la condición económica del infractor.

**ARTÍCULO 47.-** El Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de lo Laboral podrá autorizar la contratación de tripulantes extranjeros para que presten servicios en el territorio nacional, previa certificación de la Autoridad Marítima Nacional de que no existe el profesional idóneo disponible para el tipo de trabajo requerido. En cuyo caso el armador o representante contará con un período de tres (3) meses para iniciar el entrenamiento de un nacional.

**CAPITULO SÉPTIMO**  
**PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES**  
**DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR**

**ARTÍCULO 48.-** Corresponderá al Ministerio que ejerce la rectoría en la





REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

**ARTÍCULO 55.-** Al realizarse la inspección laboral marítima se observarán los siguientes aspectos: contratos de trabajo, títulos de idoneidad para oficiales y marinos, certificado de alojamiento, certificado de tripulación mínima de seguridad, existencia del régimen de seguridad social, área de almacenaje, conservación y manipulación de víveres.

**CAPITULO IX  
DE LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA.**

**ARTÍCULO 56.-** Durante la Inspección Laboral Marítima se verificarán que las instalaciones y ventilación de los alojamientos se ajusten a las disposiciones de los Convenios No. 68 sobre la alimentación y servicio de fonda, Convenio No. 92 sobre el alojamiento de la tripulación y el Convenio No. 126 sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores) de la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) ratificados por el Ecuador. Para su efecto, los Armadores deberán tener a bordo el certificado de inspección de alojamiento de la tripulación, debidamente otorgados por la Autoridad Marítima Nacional.

**ARTÍCULO 57.-** Toda nave de bandera ecuatoriana debe tener a bordo un certificado de tripulación mínima de seguridad, expedido por la Autoridad Marítima Naval quien determinará previamente el número de dotación tomando en cuenta entre otros parámetros los siguiente: tipo de servicio de la nave, tamaño (eslora), especificaciones técnicas de la nave para garantizar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y evitar la fatiga laboral de la gente de mar a bordo de la nave.

**ARTÍCULO 58.-** Durante la Inspección laboral marítima, se observará que el certificado de tripulación mínima de seguridad sea acorde con la cantidad de oficiales y marinos que se encuentren laborando a bordo de la nave objeto de la inspección laboral marítima.

**CAPITULO X  
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES**

**ARTÍCULO 59.-** Las deficiencias encontradas a bordo de la nave, producto de la Inspección Laboral Marítima serán sancionadas a los armadores por el Ministerio que ejerce la rectoría de la política pública de lo laboral, según la siguiente clasificación.

- 1.- **Leve.-** Aquella que no constituye un peligro inminente para la vida, seguridad y salud de la tripulación a bordo de la nave.
- 2.- **Grave.-** Aquella que constituya peligro inminente para la vida, seguridad y salud de la tripulación a bordo de la nave.

**ARTÍCULO 60.-** Las deficiencias serán sancionadas de la siguiente manera:



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

- 1.- Amonestación escrita; se aplicará a aquellas naves que no cumplan con las disposiciones sobre las condiciones de vida, trabajo, seguridad, alojamiento, alimentación, titulación y dotación de la gente de mar, señalados en esta ley y en convenios internacionales ratificados por el Ecuador, siempre y cuando las deficiencias no constituyan peligro inminente para la tripulación a bordo de la nave.
- 2.- Multa desde 5 salarios básico unificado para el trabajador en general hasta 10, cuando las deficiencias constituyan un peligro inminente para la vida, seguridad y salud de la tripulación a bordo de la nave, o que no representando peligro inminente el armador reincida en las deficiencias e infracciones detectadas.
- 3.- Detención de la nave cuando se determine que las deficiencias constituyan peligro inminente para la vida, seguridad y salud de la tripulación a bordo de la nave.

**CAPITULO XI**  
**RÉGIMEN DE SEGURIDAD SOCIAL**

**ARTÍCULO 61.-** Es obligación del armador u operador o el representante de la nave con registro ecuatoriano, proveer a la tripulación de abordo de naves y personal en tierra, ya sea para los contratados a tiempo definido, indefinido y por viaje, los derechos de seguro universal obligatorio que cubrirá las contingencias de enfermedad, maternidad, paternidad, riesgos de trabajo, cesantía, desempleo, vejez, invalidez, discapacidad, muerte y aquellas que defina la ley; y el seguro social campesino que protege al pescador artesanal contemplados en la Constitución en su Art. 369 y 373, Código de Trabajo y Ley de Seguridad Social,

**CAPITULO XII**  
**NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL**  
**PRIVADO MARÍTIMO LABORAL**

**ARTÍCULO 62.-** La relación de trabajo se regirá por la Ley del pabellón de la nave donde preste el servicio el trabajador.

A falta de tratados internacionales, las acciones judiciales se someten a la Ley de los Juzgados y Tribunales Ecuatorianos. La Ley extranjera en esta materia se aplicará siempre que no viole el orden público ecuatoriano.

Las relaciones colectivas de trabajo y sus derechos conexos se rigen por la Ley del Pabellón.

**ARTÍCULO 63.-** Los Juzgados y Tribunales competentes para conocer privativamente de las acciones derivadas del contrato de trabajo o de la relación de trabajo serán:



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

- 1.- El del pabellón de la nave en donde presta servicio el trabajador.
- 2.- Los Juzgados y Tribunales también tendrán la competencia cuando el trabajador practique secuestro sobre la nave cumpliendo con los requisitos procesales que exija la Ley ecuatoriana.
- 3.- Los Juzgados y Tribunales serán competente para conocer las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil extracontractual generada de la relación laboral.

Podrá practicarse la Cooperación Judicial en materia de obtención de pruebas solicitadas por Tribunal Extranjero; sin embargo, la anuencia en esta cooperación judicial no conlleva el reconocimiento de la competencia del Tribunal Extranjero ni mucho menos la obligatoriedad de ejecutar la sentencia extranjera.

**PARÁGRAFO:** Los problemas laborales que surjan con naves de pabellón extranjero serán de competencia de los Juzgados y Tribunales de Ecuador, así como las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil extracontractual generadas de relaciones laborales.

**ARTÍCULO 64.-** Toda sentencia proveniente de un Tribunal Extranjero que envuelva una pretensión de Derecho Marítimo Laboral, calificada así por el Juez Ecuatoriano, podrá ser ejecutada si reúne los siguientes requisitos:

- 1.- Que el tribunal sea competente para pronunciar dicha sentencia y que la misma no viole reglas de competencia judicial de nuestro sistema procesal marítimo laboral;
- 2.- Que la sentencia no conculque normas de orden público;
- 3.- Que las partes hayan sido personalmente notificadas, es decir, que no se haya dictado la sentencia en rebeldía;
- 4.- Que la sentencia sea cosa juzgada, y
- 5.- Que la sentencia esté debidamente autenticada y traducida al idioma español si así fuese el caso.

**ARTÍCULO 65.-** El Proceso de Exequátur, se formaliza ante la Sala correspondiente de la Corte Nacional de Justicia. En esa instancia de conformidad a la naturaleza de la pretensión se abrirá etapa de pruebas, contrapruebas y alegatos hasta poner el proceso en estado de decidir si se ejecuta o no la sentencia extranjera.

La sentencia extranjera podrá invocarse dentro de un proceso cuando la misma se invoque con excepción, o como un simple hecho sin que deba someterse al proceso de exequátur para su homologación.

**ARTÍCULO 66.-** El derecho extranjero se podrá probar mediante copia autenticada de las normas pertinentes, decisiones de los Tribunales, estudios





REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

Puede ser entre jornada de trabajo, semanal, día de fiesta, vacaciones o por circunstancias especiales establecidas en el Contrato de Trabajo.

**Despido:** Acto por el cual el empleador pone fin a la relación de trabajo sea por causa justificada.

**Dotación de una Nave:** La compone el personal enrolado para la prestación de servicio, a quienes se le reconoce la condición de tripulantes.

**Gente de Mar:** Son todas las personas empleadas o contratadas a bordo de naves dedicados a la navegación marítima comercial, ya sea de propiedad pública o privada, con exclusión de las naves de guerra.

**Inspector Laboral Marítimo:** Es el servidor autorizado el Ministerio que ejerce la rectoría en la política pública de trabajo, encargado de realizar la Inspección laboral de las condiciones de vida, trabajo, alojamiento, titulación y dotación de la gente de mar a bordo de nave de bandera ecuatoriana.

**Maestranza:** es el personal suboficial subordinado a la oficialidad de la nave con rango superior a los subalternos y que ejercen funciones o realizan trabajos de acusada competencia y especialización en los departamentos respectivos de cubiertas, máquinas o cámara.

**Nave:** Es toda embarcación, destinada al transporte de pasajeros y/o carga en agua.

**Nave de Pesca:** Es toda embarcación utilizada para pescar, procesar almacenar o transportar los recursos pesqueros. Sin embargo, la nave mercante que transporta dichos recursos como mercancía que forma parte de la carga no se encuentra comprendido bajo el concepto de embarcación pesquera.

**Naves de Servicio Interior:** Es la que efectúa navegación costera entre puertos ecuatorianos, incluidas la navegación de cabotaje y el suministro de combustible.

**Naves de Servicio Internacional:** Es aquella considerada como tal en atención a la Patente de Navegación.

**Naves de Servicio Internacional en navegación de Cabotaje:** Es la que efectúa travesías que traspasan las fronteras ecuatorianas y puertos cercanos de países vecinos, dentro de los límites geográficos que están claramente definidos por la legislación ecuatoriana.

**Oficiales:** Son las personas que ejercen un cargo, para lo cual precisan poseer



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

titulo facultativo de idoneidad profesional de categoría superior en la Marina Mercante.

**Peligro Inminente:** Es toda circunstancia que atente o amenace de forma inmediata y pronta la seguridad de la nave y la vida humana en el mar.

**Rol de tripulación:** Lista de personal contrato en una nave que indica el nombre, número de titulo de idoneidad, posición a bordo, comienzo y terminación del viaje y salario devengado.

**Subalternos:** Es todo aquel personal, diferente del capitán u oficiales, que desempeñan a bordo cometidos que requieren conocimientos y habilidad práctica particular, sin llegar, a las exigencias para el personal de maestranza.

**Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial:** Considerada la Autoridad Portuaria y Marítima Nacional y de Transporte Acuático, perteneciente al Ministerio que ejerce la rectoría de la política pública de transporte, cuyas funciones están determinadas en el Decreto Ejecutivo No. 1087 del 7 de marzo de 2012.

**Título Idóneo:** El expedido o refrendado por la Autoridad competente de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar STCW 95, que faculta a su legítimo titular para prestar servicio, en el cargo que el mismo título indica, desempeñado las funciones señaladas para el nivel de responsabilidad especificado, en una nave del tipo, arqueo, potencia y medios de propulsión pertinentes, mientras dure la travesía emprendida.

**Tripulante:** Es toda persona al servicio del armador o naviero que labore a bordo de una nave.

No tiene la condición de tripulantes aquellas personas que se dediquen habitualmente a prestar servicios auxiliares o accesorios a armadores o navieros, distintos a la explotación de la nave.

**ARTICULO 68.- DISPOSICIÓN GENERAL.- ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN.**

**PRIMERA.-** El armador proporcionará a la tripulación a bordo de la nave, ya sea para el servicio internacional, interior y a la explotación de recursos vivos y no vivos y a otras actividades en las vías navegables, medios de alojamiento instalados técnicamente, ventilados e iluminados, en proporción al numero de ocupantes y exclusivamente reservados para su uso.

Las condiciones de dichos alojamientos la señalará la Autoridad Marítima de



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
**ASAMBLEA NACIONAL**

Ecuador, de acuerdo a los convenios internacionales ratificados por el Ecuador.

**SEGUNDA.-** La alimentación de la tripulación será variada, suficiente, sana, apropiada en el caso a la navegación que realice la nave y se ajustarán a las normas que se determinarán en el Reglamento Interno de la nave.

**TERCERA.-** La Autoridad Marítima de Ecuador, establecerá las normas para un sistema de inspección sobre:

- a) Las provisiones de agua víveres;
- b) Todas las instalaciones y locales utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua;
- c) La cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir la comida; y
- d) Los certificados de competencia de los miembros del personal del servicio de fonda, conforme la legislación nacional y los convenios internacionales ratificados por Ecuador

**ARTÍCULO 69: DISPOSICIONES DEROGATORIAS.-**

**PRIMERA.-** Deróguese la Sección 11ª de la Gente de Mar de la Marina Mercante, del Art.161 al 166 del Código de Policía Marítimo.

**SEGUNDA.-** Se deroga todas las normas, disposiciones y resoluciones que se opongan a esta Ley.

**ARTÍCULO 70:** Esta Ley entrará en vigencia a partir de la fecha su promulgación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha a los.... días del mes de ... de.....