



UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO
MAESTRÍA EN DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

**ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES LABORALES DE LOS TRABAJADORES
DEL MAR EN LOS BARCOS PESQUEROS INDUSTRIALES QUE ARRIBAN
AL PUERTO DE MANTA, ECUADOR**

AUTOR:

ROSA DE LAS VIOLETAS DELGADO CASTILLO
TÍTULO ACADÉMICO:

MAGÍSTER EN DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN:

PhD. NIKITA GAIBOR

GUAYAQUIL, 2022

DELGADO, Rosa., Análisis de las condiciones laborales en los barcos pesqueros industriales que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021. Guayaquil. UPACÍFICO, 2021, 120 p. Phd. Nikita Gaibor (Trabajo de Tesis presentado a la Maestría en Derecho Marítimo Internacional de la Universidad Del Pacífico).

Resumen: La investigación sobre las condiciones laborales en los barcos pesqueros que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021 es un tema de interés en el Ecuador. La importancia de abordar un estudio de estas características se da por el hecho de que el Puerto de Manta es un polo de desarrollo y un puerto multipropósito que atiende la demanda de varios tipos de carga. Analizar las condiciones laborales de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021. En este sentido, la presente investigación parte de una perspectiva metodológica mixta, cualitativa y cuantitativa, con el propósito de analizar las condiciones laborales de los trabajadores en mención. De esta manera, y con un enfoque de análisis documental, se ha procedido a la revisión de la literatura jurídica relacionada con la temática propuesta. Se describieron las labores, funciones y principales actividades ejecutadas por los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta y se determinó la normativa jurídica que ampara los derechos laborales y reduce sus condiciones de vulnerabilidad. Se plantea que las condiciones laborales abordadas son preocupantes debido a que sus derechos se ven vulnerados y no trabajan en óptimas condiciones.

Palabras Claves: Condiciones laborales/ Funciones/ Normativa jurídica/ Derechos.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Rosa de las Violetas Delgado Castillo, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

ROSA DE LAS VIOLETAS DELGADO CASTILLO

DEDICATORIA

A Dios.

A mis padres.

Rosa de las Violetas Delgado Castillo

AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento a la Universidad del Pacífico Escuela de Negocios.

A mi tutor.

Rosa de las Violetas Delgado Castillo

ÍNDICE DE CONTENIDO

Capítulo I:	9
1. Introducción	9
1.1 Planteamiento del Problema	11
1.2 Objetivos	13
Capítulo II: Marco teórico	14
2.1. Pertinencia del proyecto de investigación: El trabajo en el sector pesquero industrial: condiciones y actividades	14
2.1.1 Fundamentación Legal:	15
2.1.2.1. Normativa en el ámbito internacional	15
2.1.2.2. Normativa en el ámbito nacional	19
Tabla. 1. Legislación laboral en el Ecuador	24
2.1.4. Bases teóricas	29
2.1.5. Actividades laborales en los barcos pesqueros: jornadas y beneficios	30
2.1.5.1. Personal que labora a bordo de las naves pesqueras	35
Capítulo III: Metodología	45
3.1 Tipo y método de Estudio	45
3.2 Técnica y Herramientas para el levantamiento de la información	46
3.3 Población y Muestra	46
Capítulo IV: Resultados y Análisis	48
Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones	61
6.1 Conclusiones:	61
6.2 Recomendaciones:	62
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	64

TABLA DE CUADROS

Tabla N° 1 Sobre la actividad desarrollada	47
Tabla N° 2 Sobre el horario laboral.....	49
Tabla N° 3 Sobre los días laborables.....	50
Tabla N° 4 Sobre las vacaciones	52
Tabla N° 5 Sobre el contrato.....	53
Tabla N° 6 Sobre las medidas de seguridad	55
Tabla N° 7 Sobre la afiliación al seguro social	56
Tabla N° 8 Sobre la norma jurídica.....	57

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Sobre la actividad desarrollada	48
Gráfico N° 2 Sobre el horario laboral.....	49
Gráfico N° 3 Sobre los días laborables	51
Gráfico N° 4 Sobre las vacaciones	52
Gráfico N° 5 Sobre el contrato	54
Gráfico N° 6 Sobre las medidas de seguridad	55
Gráfico N° 7 Sobre la afiliación al seguro social.....	56
Gráfico N° 8 Sobre la norma jurídica.....	58

RESUMEN

La investigación sobre las condiciones laborales en los barcos pesqueros que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021 es un tema de interés en el Ecuador. La importancia de abordar un estudio de estas características se da por el hecho de que el Puerto de Manta es un polo de desarrollo y un puerto multipropósito que atiende la demanda de varios tipos de carga. En este sentido, la presente investigación parte de una perspectiva metodológica mixta, cualitativa y cuantitativa, con el propósito de analizar las condiciones laborales de los trabajadores en mención. De esta manera, y con un enfoque de análisis documental, se ha procedido a la revisión de la literatura jurídica relacionada con la temática propuesta. Se describen las labores, funciones y principales actividades ejecutadas por los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta y se determina la normativa jurídica que ampara los derechos laborales y reduce sus condiciones de vulnerabilidad. Se plantea que las condiciones laborales abordadas son preocupantes debido a que sus derechos se ven vulnerados y no trabajan en óptimas condiciones. Como resultados de este trabajo se evidencia que las actividades laborales que desarrollan los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 suelen estar relacionadas con la realización de operaciones de carga y descarga de mercancías pesqueras, tareas de mantenimiento y limpieza del barco, el hecho de ejercer de tripulante subalterno/a y utilizar los equipos y las herramientas disponibles para pescar. Se concluye que las condiciones laborales de estos trabajadores son preocupantes debido a que sus derechos se ven vulnerados y no trabajan en óptimas condiciones.

Palabras Claves: Barcos pesqueros, condiciones laborales, derechos, funciones, Manta, normativa jurídica,

ABSTRACT

Research on working conditions on fishing vessels that arrived in the Port of Manta in the first half of 2021 is a topic of interest in Ecuador. The importance of addressing such a study is given by the fact that the Port of Manta is a development pole and a multipurpose port that meets the demand for various types of cargo. To analyze the working conditions of the workers who arrived at the port of Manta on board the fishing boats in the first half of 2021. In this sense, the present research starts from a mixed, qualitative and quantitative methodological perspective, with the purpose of analyzing the working conditions of the workers in question. In this way, and with a documentary analysis approach, the legal literature related to the proposed topic has been reviewed. It described the tasks, functions and main activities carried out by the workers of the fishing boats that arrived at the port of Manta and determined the legal regulations that protect labor rights and reduce their conditions of vulnerability. It is argued that the working conditions addressed are worrying because their rights are violated and they do not work in optimal conditions. As a result of this work it is evident that the labor activities carried out by the workers of the fishing boats that arrived at the port of Manta on board the fishing boats in the first half of 2021 are usually related to the realization of loading and unloading of fishery goods, maintenance and cleaning of the vessel, the act of acting as a junior crew member and using the equipment and tools available for fishing. I conclude that the working conditions of these workers are worrying because their rights are violated and they do not work in optimal conditions.

Keywords: Duties, fishing boats, legal regulations, Manta, rights, , working conditions.

Capítulo I:

1. Introducción

La pesca es una de las labores consideradas más antiguas de la humanidad, pero también es una de las más duras por el peligro que representa (Yanes & Primera, 2006). Sin embargo, es una de las actividades productivas más importantes en el mundo (Fajardo, 2014). Esta actividad ha tenido una evidente evolución; al principio su carácter artesanal era el común denominador; luego, con la llegada de los barcos y los recursos tecnológicos, este sector se consolidó como una verdadera industria (Benavides, 2017).

De acuerdo a FAO (2020), cerca de 59,51 millones de personas trabajaron en el sector primario de la pesca y la acuicultura en el 2018. De este número, 12,5 millones de personas estuvieron empleadas en actividades relacionadas con la pesca, donde un 37% aproximadamente trabaja a tiempo completo; un 23% a tiempo parcial, y el resto en actividades de pesca ocasionales o en régimen de trabajo no especificado (FAO, 2020). Adicional, más de 15 millones de personas trabajan a tiempo completo en embarcaciones pesqueras. Como se puede interpretar, la actividad pesquera, además de representar una fuente importante de ingresos para muchas familias, también es importante para la seguridad alimentaria.

Por lo tanto, al contar con un gran número de personas vinculadas con el sector pesquero, es importante contar con condiciones de trabajo decente a lo largo de la cadena de valor de la pesca para mitigar los riesgos a los que se pueden enfrentar estas personas, cuyos ingresos, medios de vida o empleo dependen del sector. También, existen grandes retos relacionados con los tripulaciones de flotas pesqueras de aguas distantes que podrían estar expuestas a formas de esclavitud moderna, la servidumbre, el trabajo forzado, entre otros abusos.

El promover el trabajo decente, mejorar las condiciones laborales, e impulsar la justicia social para los trabajadores del mar a bordo de embarcaciones pesqueras, debe ser uno de los principales retos del Estado ecuatoriano y del sector pesquero, ya que todo esto, también, contribuye al desarrollo sostenible del sector pesquero, y a la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

Para alcanzar el desarrollo sostenible del sector pesquero, es fundamental armonizar tres elementos básicos: (i) el crecimiento económico, (ii) la inclusión social, y; (iii) la protección del ambiente. Lo anterior conlleva a diversos retos que necesitan ser abordados de forma integral, incluyendo la mejora de las condiciones laborales en el sector pesquero para alcanzar condiciones de trabajo decente a lo largo de la cadena de valor de la pesca.

El informe de FAO (2016) sobre el “Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura,” ubica a Ecuador entre los 25 mayores productores de pesca de captura marina, con 663 mil toneladas, de las cuales un 30% corresponden al atún, uno de los principales recursos pesqueros procesados por la industria ecuatoriana, y cuyos principales puertos de desembarque son: Manta, Posorja y Guayaquil, siendo Manta, el puerto objeto de este estudio.

El puerto de Manta, ubicado en los $0^{\circ}56'27''S$ $80^{\circ}43'43''O$ de la costa ecuatoriana, se ha constituido en un eje importante para el desarrollo del sector pesquero, tanto artesanal como industrial, así como se ha constituido en un gran aporte a la economía del país, ya que, a través de sus embarcaciones pesqueras, desembarcan miles de toneladas de atún y otras especies, cada año. De acuerdo con el Registro Nacional de embarcaciones industriales del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, (2014) en la actualidad, en Manta, existen aproximadamente 432 buques pesqueros industriales. De hecho, datos del Portal Portuario de Manta, (2022), en el primer semestre 2022, en el Terminal Internacional y el Terminal Pesquero de cabotaje de Manta arribaron 319 buques de la flota pesquera industrial de bandera nacional, descargando 85.426 TM de pesca en este Puerto. Igualmente, el puerto de Manta es una oportunidad para el crecimiento económico del país (Samada 2017), puesto que el intercambio comercial propicia que se reduzcan los costos de múltiples productos y se expanda el comercio a nivel internacional, según Cedeño (2015).

De acuerdo con Reinoso (2015), el Puerto de Manta es considerado como “el puerto pesquero más importante del Pacífico suroriental, convirtiéndolo en un punto estratégico para los negocios portuarios, por vía marítima y turismo de trasatlánticos, en una ruta que enlaza puertos de EEUU, Panamá, Colombia, Perú, Chile y Argentina” (p. 4).

El Puerto de Manta posee ventajas en comparación con los demás puertos del Ecuador, al “contar con un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo y encontrarse a 24 horas del canal de Panamá” (Universidad Politécnica de Valencia, 2003, p. 154). Estas condiciones le ayudan a obtener un desarrollo

portuario competitivo. Además, un informe de Castillo (2015) detalla que sus aguas cuentan con una profundidad de carácter natural naturales de 12 metros en el área más baja, lo que ayuda favorablemente al ingreso de embarcaciones de una magnitud a escala y cuyos rasgos pertenecen a muelles internacionales.

La operatividad y el funcionamiento del Puerto de Manta permiten el desarrollo de actividades económicas en muchos sectores, pero particularmente se fomentan vínculos laborales en las embarcaciones pesqueras. Adicional a ello, debido a las actividades de este puerto se han generado plazas de trabajo destinadas a mejorar la calidad de vida de miles de ciudadanos y al progreso de los sectores productivos. Es en este contexto que surge esta investigación, y cuyo principal propósito se centra en analizar las condiciones de trabajo a bordo de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta en el primer semestre de 2021. Además, es pertinente en los siguientes aspectos:

- El análisis de las condiciones de trabajo en los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta permite delimitar los derechos laborales de este grupo poblacional.
- La situación laboral que tienen quienes laboran en el mar para determinar el carácter de protección a sus derechos laborales.

El análisis de estas condiciones y situación permitirá llegar a identificar los problemas y sistematizar los principales componentes que contextualizan las condiciones de trabajo a bordo de barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta en el primer semestre de 2021.

1.1 Planteamiento del Problema

Se considera que las condiciones laborales, en algunas embarcaciones pesqueras industriales ecuatorianas, no son las más adecuadas, debido a lo arduo de las jornadas laborales que realizan los pescadores y tripulantes en estas embarcaciones, sobre todo en los confines oceánicos.

Las zonas de pesca en alta mar, más allá de la jurisdicción territorial de cualquier nación, normalmente están consideradas como espacios de pesca de alto riesgo y esfuerzo, pero los pescadores a bordo de estas embarcaciones faenan en ellas, forzosamente, a pesar de todos los riesgos que puedan presentarse. Los trabajos forzosos en la pesca, son conocidos como un problema en alta mar, pero históricamente no ha sido fácil determinar el alcance de estas

actividades. Adicional, existe un misterio por la presencia de tantos barcos pescando en alta mar cuando esta actividad pudiese no ser rentable sino captura los suficiente para cubrir todos los costos de operación. Entonces, es probable que, muchos de estos barcos, podrían estar siendo subvencionados a través de mano de obra barata. Inclusive, dichos costos podrían ser “cero” (0), si los barcos estuvieran utilizando trabajos forzados. De acuerdo con un estudio realizado por Magnet (2021), demuestra que, hasta 100.000 personas, pudieron haber sido víctimas de trabajos forzados en barcos industriales en alta mar, entre 2012 y 2018.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), define al trabajo forzoso como "todo trabajo o servicio exigido a una persona bajo la amenaza de una pena cualquiera y para el cual dicho individuo no se ofrece voluntariamente". Por lo tanto, en este caso, los pescadores podrían encontrarse en un régimen de esclavitud, incapaces de dejar de trabajar, y estar atrapados en alta mar. Afortunadamente, el trabajo forzoso está ampliamente documentado en el mundo de la pesca, pero lo que se conoce es solamente “la punta del iceberg” (Magnet 2021). Además, la salud de estos pescadores podría estar siendo afectada por el intenso trajín, el estrés, la separación de sus familiares, los riesgos constantes en altamar, y las inclemencias climáticas.

Por lo tanto, en este trabajo académico se hace énfasis en una perspectiva práctica que indaga en la normativa jurídica ecuatoriana que ampara a los trabajadores del mar que operan a bordo de embarcaciones industriales que desembarcan en el puerto de Manta con el propósito de conocer su actividad laboral, la seguridad, la salud, y cómo ellos son tratados. De esta manera, el problema se ha delimitado de la siguiente forma:

Delimitación de Espacio: La investigación sobre las condiciones laborales en los barcos pesqueros que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021 es un tema de interés para el Ecuador. Por ello, mientras mayor conocimiento haya sobre este tipo de temáticas, mejor utilidad se obtiene de este tipo de estudios.

Delimitación Temporal: El presente estudio se realizó durante el primer semestre de 2021, en este período se identificó y se colectó toda la información necesaria para el planteamiento, desarrollo y resolución del problema que se pone a consideración.

Delimitación de Universo: Este proyecto se basa en un enfoque mixto, cualitativo y cuantitativo, principalmente en el método de investigación documental. La información obtenida se basa en la búsqueda de textos y documentos relacionados con la temática propuesta. De acuerdo con el cálculo de la muestra, que se explica en el

apartado pertinente, este estudio recoge el criterio de 150 trabajadores de las embarcaciones pesqueras industriales que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021.

Delimitación del contenido: El tema de este estudio principalmente lo que busca es realizar un análisis de las condiciones laborales en barcos industriales que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021.

En este sentido, la pregunta principal de esta investigación es: ¿Cuáles son las condiciones laborales de los trabajadores del mar que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros industriales en el primer semestre de 2021?

1.2 Objetivos

Objetivo General:

Analizar las condiciones laborales de los trabajadores del mar que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros industriales en el primer semestre de 2021.

Objetivos Específicos:

- Fundamentar teórica y metodológicamente las condiciones laborales de los trabajadores del mar que arribaron al Puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros industriales en el primer semestre de 2021.
- Describir las labores, funciones y principales actividades ejecutadas por los trabajadores de los barcos pesqueros industriales que arriban al Puerto de Manta.
- Determinar la normativa jurídica que ampara los derechos laborales y reduce las condiciones de vulnerabilidad de los trabajadores que arribaron al Puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros industriales.

Capítulo II: Marco teórico

2.1. Fundamentación teórica

2.1.1. Pertinencia del proyecto de investigación: Condiciones y actividades del trabajo en el sector pesquero industrial

El trabajo en el mar ha tenido una presencia fundamental en el Ecuador. Se trata de una actividad con una tradición relevante, sobre todo en diversos poblados de la costa del país. La actividad pesquera es una de las actividades con mayor acogida de trabajadores a nivel nacional.

Según Calderón (2014), el sector de la pesca en Ecuador se basa en la captura de un recurso natural renovable, el cual al ser manejado de forma sustentable puede brindar un gran aporte económico por muchos años al país. Si bien hay un límite biológico para la captura potencial de los peces del mar, el hecho de que este recurso sea naturalmente renovable significa que si se gestiona adecuadamente su uso va a seguir proporcionando un flujo de oportunidades de empleo e ingresos en el futuro. La pesca de mar abierto en el Ecuador se puede clasificar en industrial y artesanal. La primera cuenta con mayor tecnología, está destinada a la captura de las principales especies pesqueras, y opera después de las ocho millas náuticas hacia alta mar. La segunda es la pesca artesanal y es la que concentra la mayor cantidad de pescadores, quienes aprenden su oficio de forma ancestral; su actividad se realiza en las primeras ocho millas náuticas.

Para Benavides (2017), la pesca se trata de una actividad considerada el sostén económico de millones de familias. Su importancia radica en que se constituye en un motor para la economía nacional, sobre todo para la zona costera del Ecuador continental, a pesar de que el sector pesquero ha pasado por innumerables contratiempos.

La pesca en la costa ecuatoriana, específicamente en la ciudad de Manta, es uno de las actividades que ha generado grandes beneficios, debido a su gran dinámica y crecimiento, convirtiéndola en uno de los sectores más relevantes en la economía local y nacional (Fonseca 2016). Particularmente, el Puerto de Manta ha sido un eje de desarrollo para esta actividad y para dinamizar el sector no solo en el país, sino también en el plano internacional.

La pesca industrial ha fortalecido la actividad económica del país, generando más de 250 plazas pesqueras, y \$1200 millones de dólares americanos por exportaciones de atún (~~Luigi Juan~~ Benincasa, comunicación personal).

No obstante, en muchas ocasiones este sector existe más por los dones de la naturaleza que por las inversiones de los gobiernos de turno para encarar los obstáculos que suceden con frecuencia.

Según Castillo (2015), con el paso del tiempo, la actividad pesquera se ha regulado. Sin embargo, requiere, igual que cualquier otro sector económico, una organización del trabajo para desarrollarse de acuerdo con lógicas de producción orientadas a un mercado definido, según sean las circunstancias en que ésta industria exista, las que, además, pueden variar, trayendo consigo consecuencias importantes en la vida de los trabajadores que en ella laboran.

Precisamente, los propietarios de barcos y empresas pesqueras industriales se enfrentan a infinidad de problemas en el desarrollo de sus labores. Uno de ellos es la falta de inversión en el sector. Dentro del sector se encuentran diversos tipos de pesquería, entre las que se destaca pesca artesanal, la que tiene el mayor número de pescadores y embarcaciones; la pesca industrial, donde se encuentran los barcos atuneros, los barcos arrastreros, y; finalmente la pesca deportiva de algunas especies.

Un estudio de Cedeño (2015) indica que el trabajo en el mar ha tenido y tiene una presencia muy significativa en nuestro país, tanto en el aspecto de subsistencia como en uno más comercial y manufacturado, el cual ha estado en directa relación con las necesidades de la población y de los requerimientos de un desarrollo económico que ve en la utilización de la materia prima, un recurso de fácil exportación y bajos costos de producción.

2.2. Fundamentación Legal:

2.2.1. Marco jurídico para el respeto de los derechos de los trabajadores del sector pesquero.

La normativa jurídica tanto internacional como nacional ampara los derechos de los trabajadores del sector pesquero. A continuación, se dará un repaso a ambos aspectos jurídicos.

2.2.2. Normativa en el ámbito internacional

A nivel mundial la actividad pesquera industrial brinda fuentes de trabajo a millones de personas; esta actividad garantiza la producción pesquera en las empresas proveyendo la alimentación en todo el mundo.

Las condiciones de trabajo de los pescadores o gente de mar empleados en los barcos pesqueros industriales, son difíciles, por las extensas horas de trabajo, inclemencias del tiempo, sumado a eso la faena de pesca puede durar meses, por lo que es sumamente importante una buena alimentación, alojamiento y contar con medicamentos en caso de emergencias, en la actividad pesquera, los pescadores utilizan diversos equipos para la extracción, clasificación y almacenamiento de la pesca, que se tornan peligrosos, lo que podría conllevar lesiones o fallecimientos, como se menciona anteriormente las faenas de pesca puede extenderse y en caso de accidentes o enfermedad, se encuentran lejos de la costa y obviamente de la atención médica necesaria.

Lo relevante de la actividad pesquera es la relación laboral que se crea entre los pescadores y el propietario o armador de la nave pesquera industrial, que puede ser verbal o escrita, indistintamente cual sea el tipo de contrato que nazca, los pescadores en algunas ocasiones no obtienen un salario acorde a su actividad y en la práctica tener además otro oficio al de su cargo o rol en la embarcación, pero también existen contratos más legales que aseguran la remuneración y la seguridad social.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), establece normas mundiales de las condiciones de trabajo, y tiene como mandato promover el trabajo decente e impulsar la justicia social para las personas trabajadoras en todos los sectores productivos.

Desde el año 1978 nuestro país es signatario del Convenio C114 referente al contrato de enrolamiento de pescadores, el cual fue firmado en Ginebra el 3 de junio de 1959 en la cuadragésima tercera reunión de Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo. Las condiciones de trabajo en el sector pesquero han sido definidas por un informe de la Organización Internacional del Trabajo (2007) con sede en Ginebra, Suiza. Estas normativas han sido definidas en el Convenio sobre el Trabajo en el Sector Pesquero de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), y congregada en dicha ciudad el 30 de mayo de 2007, en su nonagésima sexta reunión.

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los datos que se mencionan a continuación, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada de otro modo en la legislación nacional o, cuando así proceda, en un convenio colectivo:

a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, y el lugar de nacimiento;-

- b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- c) el nombre del buque o los buques pesqueros y el número de registro del buque o los buques a bordo del cual, o de los cuales se comprometa a trabajar el interesado;
- d) el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero, o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- e) el viaje o los viajes que se vayan a emprender, si cabe determinar este dato al celebrarse el acuerdo;
- f) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- g) si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- h) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente;
- i) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y método adoptado para el cálculo de ésta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido;
- j) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber:
 - i) si el acuerdo se ha celebrado por un período determinado, la fecha fijada para su expiración;
 - ii) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y
 - iii) si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no podrá ser más corto para el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte en el acuerdo que para el pescador;
- k) la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque;
- l) las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas, cuando proceda;

- m) la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda;
- n) el derecho del pescador a la repatriación;
- o) una referencia al convenio colectivo, cuando proceda;
- p) los períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y
- q) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir. (Conferencia Internacional del Trabajo, 2007)

En este mismo contexto, un convenio de la Conferencia Internacional del Trabajo (2007) destaca las labores en el sector pesquero. En su artículo 8 establece clara y concretamente las responsabilidades de quien está al borde de la tripulación, es decir, el capitán:

Artículo 8

1. El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio.
2. El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a: a) ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud; b) dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga; c) posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y d) asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marineras conexas.

3. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.

4. Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

El Convenio de la OIT, sobre el trabajo de pesca (núm. 188) entró en vigencia el 16 de noviembre de 2017, ratificado por 10 estados miembros, tiene el propósito de garantizar al pescador salud, seguridad a bordo de los buques pesqueros, contratos de trabajo con formalidades de ley, que los pescadores cuenten con seguridad social, en la construcción y adecuaciones de barcos pesqueros ofrezcan buenas condiciones de habitabilidad para el desarrollo de las faenas de pesca.

En Ecuador se está realizando reuniones cuyo objetivo es fortalecer mecanismos referentes a violaciones de trabajo en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada INDNR, siguiendo las directrices de la FAO. Este convenio en términos generales recoge jurídicamente normas para enfrentar problemas relacionados con el trabajo a bordo de barcos pesqueros, previniendo el trabajo forzoso, trata de personas y demás abusos.

El Ecuador no ha ratificado el C 188, por lo tanto, no se puede aplicar las medidas estipuladas en este Convenio.

2.2.3. Normativa en el ámbito nacional

En el Ecuador las embarcaciones pesqueras industriales son consideradas como establecimientos laborales, sin embargo, la normativa jurídica del Ecuador no es precisa en relación con los derechos de los trabajadores que se encuentran en las embarcaciones pesqueras, más bien es escueta en sus indicaciones.

2.2.4. Constitución de la República del Ecuador

La Carta Magna del Estado (Constitución de la República del Ecuador 2018), garantiza derechos al trabajador, de acuerdo a los siguientes artículos:

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

“Art. 325: - El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores.”

“Art. 326: El derecho al trabajo se sustenta en los siguientes principios: Numeral 2: Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Será nula toda estipulación en contrario. Numeral 5 Toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar. Numeral 6 Toda persona rehabilitada después de un accidente de trabajo o enfermedad, tendrá derecho a ser reintegrada al trabajo y a mantener la relación laboral, de acuerdo con la ley.

“Art. 327; La relación laboral entre personas trabajadoras y empleadoras será bilateral y directa. Se prohíbe toda forma de precarización, como la intermediación laboral y la tercerización en las actividades propias y habituales de la empresa o persona empleadora, la contratación laboral por horas, o cualquiera otra que afecte los derechos de las personas trabajadoras en forma individual o colectiva. El incumplimiento de obligaciones, el fraude, la simulación, y el enriquecimiento injusto en materia laboral se penalizarán y sancionarán de acuerdo con la ley”

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

2.2.5. Código de Trabajo.

En Ecuador, en el ámbito laboral existe la irrenunciabilidad de los derechos reconocidos en la Constitución de la República, como un principio fundamental, tal como establece el Art. 4 “Irrenunciabilidad de derechos. - Los derechos son irrenunciables. Será nula toda estipulación en contrario”.

El Art. 42 del Código de Trabajo detalla las obligaciones del empleador, entre las que se destacan los siguientes numerales “1. Pagar las cantidades que correspondan al trabajador, en los términos del contrato y de acuerdo con las

disposiciones de este Código; 2. Instalar las fábricas, talleres, oficinas y demás lugares de trabajo, sujetándose a las medidas de prevención, seguridad e higiene del trabajo y demás disposiciones legales y reglamentarias, tomando en consideración, además, las normas que precautelan el adecuado desplazamiento de las personas con discapacidad; 3. Indemnizar a los trabajadores por los accidentes que sufrieren en el trabajo y por las enfermedades profesionales, con la salvedad prevista en el Art. 38 de este Código.”

De igual forma el Art. 410 Art. Establece “Obligaciones respecto de la prevención de riesgos. - Los empleadores están obligados a asegurar a sus trabajadores condiciones de trabajo que no presenten peligro para su salud o su vida.”

La relación de trabajo entre los propietarios de las embarcaciones industriales y el pescador o gente de mar, es la más compleja por diferentes factores, periodos de trabajo largos, horas de descanso, condiciones de habitabilidad de la embarcación, alimentación, enfermedades, accidentes y atención médica etc., por tanto este tipo de actividad es muy diferente a la realizada en tierra, por lo que surge la necesidad de crear diferentes modalidades de contratos, acordes a la realidad de la actividad que realizan los pescadores en la faena de pesca, basados en las leyes ecuatorianas.

El Art. 23.1. indica “El Ministerio del ramo podrá regular aquellas relaciones de trabajo especiales que no estén reguladas en este Código, de acuerdo a la Constitución de la República. Nota: Artículo agregado por Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 351 de 29 de diciembre del 2010”.

2.2.6. Reglamento para la Relación Especial de Trabajo de Pesca de Altura y Gran Altura

El Reglamento para la Relación Especial de Trabajo de Pesca de Altura y Gran Altura, publicado en el Registro Oficial No. 214 del 28 de marzo de 2014, Específicamente el objetivo de esta norma es reglamentar la relación de trabajo entre el empleador o propietario del buque pesquero y el pescador o gente de mar, previendo la modalidad del contrato de trabajo, plazo, remuneración, comisiones, afiliación patronal, jornada de trabajo, descanso, obligaciones del empleador, enfermedades y accidentes a bordo de la embarcación pesquera industrial ecuatoriana.

En el Código de Trabajo (2012) vigente en el Ecuador, en su artículo 148, la pesca a bordo es definida como una actividad que por su naturaleza o por las condiciones en que se lleva a cabo, es probable que dañe la salud, la

seguridad o la moralidad de los niños, y por lo tanto es prohibida para los menores de edad. Esta misma normativa indica en su artículo 419 lo siguiente sobre la aptitud física para trabajo en barco de pesca:

Ninguna persona podrá ser empleada a bordo de un barco de pesca, en cualquier calidad, si no presenta un certificado médico que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya a ser empleado. En este mismo sentido, la Conferencia Internacional del Trabajo (2007) elaboró un convenio sobre las labores en el sector pesquero sobre la edad mínima para trabajar. En su artículo 9 de este convenio se destaca lo siguiente:

1. La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca.
2. La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinar, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberá establecer las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos y los períodos de descanso obligatorios.
3. La edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años.
4. Los tipos de actividades a las que se aplica el párrafo 3 del presente artículo deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables.
5. La realización de las actividades a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada por la legislación nacional, o por decisión de la autoridad competente, previa celebración de consultas, a condición de que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los

jóvenes, y de que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

6. Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche. A efectos del presente artículo, el término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

a) pudiera verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o

b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la autoridad determine, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

7. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará las obligaciones asumidas por el Miembro al ratificar cualquier otro convenio internacional del trabajo.

Al respecto, un trabajo de Macías y Zambrano (2018) indica lo siguiente: “El bienestar, seguridad y estabilidad laboral del trabajador del sector pesquero, como de cualquier sector, son factores importantes para el estado del Ecuador existiendo para ello la normativa laboral, la misma que busca brindar derechos como obligaciones dentro del ámbito de trabajo, estipulando reglas, normas, orden, condiciones, con el fin de proteger y salvaguardar la integridad del trabajador.” Entre los reglamentos para los trabajadores de este sector existen las siguientes normativas: Reglamento para la Regulación de Trabajo de Pesca de altura y gran altura para reglamentar la relación laboral para personas naturales como jurídicas que se dediquen a la captura de peces bioacuáticos, El Código de Trabajo, la Constitución de la República entre otros.

Incluso, en el sector pesquero, la normativa laboral se enfoca en proveer ciertos derechos laborables estipulados en normas con el fin de satisfacer una amplia gama de necesidades mediante un trabajo, como es: el derecho a una

distribución justa y equitativa de la carga de trabajo, velar por un pago justo y equitativo acorde al trabajo ejecutado, a la estabilidad laboral, a recibir los respectivos reglamentos de seguridad, a gozar de un descanso obligatorio, a percibir afiliación al seguro, el derecho a la formación y el derecho a la jubilación entre otros, todo ello determinado en un contrato por escrito (p. 4). En la Tabla 1 se presenta la legislación laboral nacional con sus respectivos objetivos.

Tabla. 1. Legislación laboral en el Ecuador

Legislación laboral nacional	Objetivo
Convenio 112 relativo a la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores	Los menores de 15 años de edad no podrán “prestar servicios a bordo en ningún barco de pesca. Podrán tomar parte, ocasionalmente, en las actividades a bordo siempre que ello ocurra durante las vacaciones escolares”: y, los menores de dieciocho años no podrán trabajar en la modalidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquina en barcos de pesca que utilicen carbón.
Proyecto de Erradicación del Trabajo Infantil	Estas deben ejecutar inspecciones para erradicar el trabajo infantil. <ul style="list-style-type: none"> a. Realizar inspecciones integrales respecto a la prohibición al trabajo infantil; b. Establecer sanciones en caso de incumplimiento a la normativa c. Vigilar el cumplimiento de la normativa referente al trabajo de adolescentes
Código Orgánico del Trabajo	Esta normaliza las relaciones entre empleadores y trabajadores. En cuanto al sector pesquero, “prohíbe el trabajo de mujeres y varones menores de dieciocho años en labores, que por su naturaleza o por las condiciones en que se llevan a cabo, es probable que dañen su salud, seguridad o la moralidad de los niños. Establece las medidas de seguridad e higiene, de los puestos de auxilio, y la disminución de la capacidad para el trabajo”.
Reglamento para el Sistema de Auditoría de Riesgos del Trabajo	Establecen los procesos de auditoría técnica de cumplimiento de normas de prevención de riesgos del trabajo, por parte de los empleadores y trabajadores sujetos al régimen del Seguro

Fuente: Informe del Ministerio de Comercio Exterior (2017)

El organismo encargado de velar por el cumplimiento de esta ley es el Ministerio de Trabajo, el mismo que a través de sus inspectores, puede realizar intervenciones integrales para comprobar que las personas que hacen de empleadores cumplan con las normas laborales. Siendo así que “los inspectores pueden ingresar al centro de trabajo y revisar documentos de soporte, verificar las condiciones físicas del sitio y entrevistar a los trabajadores”. (Jaramillo, 2015, p.1). En el caso de esta investigación se refiere a quienes prestan sus servicios a bordo de un barco pesquero.

La Constitución de la República establece un salario digno que cubra las primeras necesidades básicas del trabajador, en cuanto el salario percibido en la industria atunera, incluido todos los beneficios sociales, es de \$ 407. 54 mensuales.

De acuerdo con Royo (2016), citado en Macías y Zambrano (2018), existe una abismal diferencia entre el sector pesquero artesanal y el sector pesquero industrial. El primer sector carece de la existencia de contratos de trabajo escritos y en términos generales la relación es manejada informalmente como una sociedad de hecho, mientras que el sector industrial, en la gran mayoría la relación laboral está sujeta a un contrato escrito, los trabajadores por lo general están afiliados al sistema nacional de seguridad social.

La modalidad del trabajo informal se ha transformado en una manera de sobrevivencia de los pobladores de las caletas pesqueras o puertos de desembarque, pues ven una manera de generar el recurso económico para proveer el sustento diario a sus familias. A pesar de que en el país no se encuentra informaciones estadísticas sobre varios indicadores (Macías y Zambrano, 2018, p. 7)

En el caso de los índices de enfermedades y accidentes laborales, en un estudio realizado por la OIT, retomado por Royo (2016), señalan tres escenarios claves que empeoran esta situación:

- Incumplimiento de las empresas (empleadores) respecto de sus obligaciones patronales, ante lo cual evitan reportar incidentes para no hacerse acreedores a sanciones.
- Desconocimiento del trabajador respecto de sus derechos, lo cual se evidencia con el bajísimo número de accidentes reportados por trabajadores no asegurados.

- Al recurrirse a la atención médica pública no especializada, puede darse una falta de capacitación para tratar los casos desde el punto de vista de la salud ocupacional.

Sánchez y García (2017) afirman que el sector pesquero debe de inclinarse en contribuir con eficiencia a sus obligaciones con los empleados. Al aplicar de manera correcta cada uno de los reglamentos y normativas laborales la organización genera más confianza y permanencia de sus colaboradores logrando “que los empleados desempeñen de manera confiable las tareas que se les asignen y con los estándares que se les fijen, que sigan las normas establecidas para administrar el sitio de trabajo”. (p.2)

Todo empleado espera como mínimo que la entidad les proporcione una paga equitativa, condiciones seguras de trabajo y un trato justo. Igual que la dirección, los empleados también esperan más, dependiendo de la magnitud de sus necesidades de seguridad, situación laboral y económica, entorno, retos, oportunidades, poder y responsabilidad. Dar cumplimiento de la legislación laboral es de importancia para cualquier sector ya que la organización se evita ser sancionado o multado por el organismo encargado; la sanción puede ir desde suspensión de la actividad comercial temporal o definitiva, o las multas llegar hasta 20 salarios básicos por empleado afectado, además se logrará tener un grupo de empleados satisfechos con su trabajo (Macías y Zambrano, 2018, p. 10).

Jaramillo (2015) expresa que el cumplimiento de la normativa laboral en las organizaciones está a cargo del Ministerio de Trabajo, por la intervención de los inspectores. Los mismos que están en la capacidad y facultad de poder ingresar a la institución a ser inspeccionada y revisar documentos requeridos de soporte (Tabla 2), verificar las condiciones físicas del sitio y entrevistar a los trabajadores. Esto incluye también los buques pesqueros, medios en los cuales se solicita lo referido en la siguiente tabla.

Macías y Zambrano (2018) señalan que la documentación solicitada por el inspector de trabajo será aquella que contribuirá a constatar que el empleador está cumpliendo con cada una de sus obligaciones laborales, entre esta revisión documental se encuentra lo estipulado en la Tabla 2.

Tabla 2: Documentación requerida por el Ministerio de Trabajo

Rol de pago de horas suplementarias y extraordinarias	RUC
Formularios de pago décima tercera y cuarta remuneración	Resolución de autorización para establecer jornadas de trabajo especiales
Formulario de pago de utilidades	Rol de pago de vacaciones
Consolidado de aportes al Seguro Social	Conformación de comité paritario
Contratos de trabajo debidamente legalizados/contratos con adolescentes	Actas de finiquito
Contratos de trabajo del personal con discapacidad y sus carnés	Contratos civiles que mantenga la compañía (Servicios complementarios y de Servicios Técnicos especializados)
Reglamento interno de trabajo	Reglamento de Seguridad y Salud
Rol general de pagos	Contrato de médico ocupacional

Fuente: Ministerio de Trabajo (2019)

Paralelo a ello, un informe del Ministerio de Trabajo (2019) estipula que pretende “impulsar una política salarial justa que permita solventar inequidad social; así mismo, lograr una mejora gradual de la calidad. Otro de los fines es el acceso al trabajo en igualdad de oportunidad y trato potenciando la vinculación equitativa; es decir, la utilización adecuada de las competencias” (p.1).

Adicional a ello, la Resolución No. SPTMF 041/13 establece las 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.

Art. 3.-Toda persona, para laborar a bordo de un buque de bandera ecuatoriana o en buques de otras banderas que se encuentren bajo Contrato de Asociación, Contrato de Fletamento o en trámite de nacionalización, deberá tener su matrícula (Carnet marítimo) correspondiente otorgado por la Administración Marítima Nacional a través de sus Unidades Desconcentradas cumpliendo con los requisitos establecidos en los anexos de la presente resolución (p. 6).

2.3. Antecedentes de la investigación

Como antecedente, Camino y Sainz (2012) sostienen que la costa ecuatoriana se extiende por 950 km. a lo largo de las provincias de Esmeraldas, Manabí, Los Ríos, Guayas, Santa Elena y El Oro; además de la provincia insular de Galápagos.

La pesquería industrial comenzó con la captura y procesamiento del atún, con punto de partida desde los muelles de estas provincias, desde la década de los años 60's. En los años 70's, el sector se vio beneficiado económicamente por la explotación y exportación del petróleo, lo cual ayudó a que el sector se desarrolle e inicie con los procesos de enlata, congelados, harinas de pescado y el inicio de la industria camaronera (Scott, 2015, p. 35).

Al respecto, existen estudios como el de Zurita (2016) que propone metodologías para el cambio de la matriz de producción aplicado a los pescadores artesanales y que reconocen a la pesca como “una de las actividades más significativa por los volúmenes de producción que se manejan, sean estos a nivel industrial, semiindustrial o artesanal. Sin embargo, este estudio, pese a su importancia, aborda solo la parte artesanal” (p. 12).

Otros trabajos, como de los Vera y Zambrano (2012) analizan los riesgos que se presentan en las embarcaciones de pesca semiindustrial en el Puerto de Manta y sus incidencias en los accidentes a bordo en los períodos 2005-2011. No obstante, los datos que se proporcionan se encuentran desactualizados y no abordan en detalle las condiciones de los trabajadores de este sector.

Blacio (2009) considera que en los últimos años se ha mostrado un notable desarrollo de la industria pesquera ecuatoriana, unido a un considerable incremento de los volúmenes de captura, en especial del atún. Esto se encuentra respaldado por la creciente demanda no solo a nivel nacional sino internacional.

Otros autores destacan la relevancia de esta actividad:

La importancia de la pesca industrial no depende únicamente de las actividades que tienen que ver directamente con la pesca, más bien la captura de pescado genera importantes efectos económicos multiplicadores en tierra a través de la comercialización, el procesamiento del producto, la distribución y finalmente la venta. Adicionalmente, hay varias actividades auxiliares que están relacionadas con la

industria como la construcción de barcos, reparación de motores, venta de artes de pesca, seguros, entre otros, que igualmente generan ingresos al país. Dicho esto, a pesar de los altos y bajos de la economía del Ecuador, este sector promete ser de gran beneficio para el desarrollo de su economía al estar involucrado directa e indirectamente en diferentes aspectos económicos. En el país se sabe que la actividad pesquera en los últimos cinco años ha sido muy fructífera, aportando de manera notable al desarrollo económico y financiero del Ecuador. Se conoce también que gracias a la obtención de distintas clases de peces que existen en aguas ecuatorianas y que se capturan a gran escala como el Atún, además del picudo y otras, que son los principales peces que sustentan las exportaciones del sector Pesquero, así también mantienen en el consumo interno (Jiménez, 2016, p. 15).

2.4. Bases teóricas

La relación de trabajo para la mayor parte de los pescadores y armadores de buques pesqueros es distinta de la que tienen los trabajadores de tierra y, con frecuencia, otros trabajadores marítimos. Según Fonseca (2016), hasta cierto punto se ha logrado que los trabajadores de la pesca tengan acuerdos contractuales estables y oficiales similares a los de los trabajadores de tierra firme, en muchos casos no ha ocurrido así. En las empresas de pesca en gran escala, hay en general relaciones de trabajo más formales, pero sus derechos laborales no son del todo respetados.

Según Ortega (2015), la pesca en el Ecuador es única en su género en América Latina. Hoy en día el rubro pesca es el tercer generador de divisas después del petróleo y el camarón. Incluso, algunos autores como Pulgarín y Mora (2022) sostienen que las cifras actuales señalan a las exportaciones de camarón como el segundo rubro después del petróleo. Ecuador cuenta con un importante sector industrial especializado principalmente en Atún Barrilete, Sardina Macarela, entre otros. La pesca industrial ecuatoriana se fundamenta en la captura, industrialización y exportación de los peces. Debido al clima favorable que hay alrededor de la zona ecuatorial, la actividad pesquera se realiza en diferentes temporadas del año, las que dependen de las corrientes, como la corriente de Humboldt, que transporta agua fría desde la Antártida, recorriendo las costas de Chile y Perú, para luego desviarse hacia el centro del Pacífico, pasando por el sur de las Islas Galápagos, y favoreciendo el desarrollo de las especies marinas del sector. En

este sentido, la productividad de la pesca puede considerarse intermedia, en comparación de otras actividades productivas como la agricultura, que se la considera como una productividad baja (Calderón et al., 2016).

En este sentido, un estudio de Llumiquinga (2016) establece que la pesca industrial en el Ecuador es una actividad que se ha venido desarrollando constantemente durante más de 55 años, específicamente desde la década de 1960 debido a que en sus aguas existe una gran riqueza marina. Actualmente, Ecuador posee una de las flotas pesqueras más grande a nivel mundial, luego de China, Costa Rica, Estados Unidos y Panamá. Referirse a ello básicamente es enfocarse en la captura, proceso, empaque y exportación del atún; ya que es el principal producto capturado en aguas nacionales e internacionales, superando la pesca blanca y peces diversos.

Un informe de la FAO (2017) establece que en el territorio marítimo ecuatoriano hay una gran variedad de especies marinas que son capturadas y vendidas, dentro y fuera del país. La actividad pesquera está orientada a la extracción de recursos transzonales y altamente migratorias (atunes), a las poblaciones de peces pelágicos pequeños (enlatados y harina de pescado), especies demersales o pesca blanca (frescos y/o congelado entero o filete), pesca de camarón marino y su pesca acompañante. Como se puede ver, el sector pesquero es una parte muy significativa de la economía del Ecuador.

2.5. Actividades laborales en los barcos pesqueros: jornadas y beneficios

Para empezar este apartado es pertinente destacar que las labores en alta mar implican el ejercicio de actividades que conllevan riesgos. Las normas sobre las condiciones de trabajo en este sector han sido definidas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2016). En un informe este organismo señala que quien se dedica a esta actividad en el sector industrial es “toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas” (p. 34). También se encuentra incluido el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros.

Una vez definido el pescador como el trabajador que presta sus servicios a bordo de un barco pesquero, se indica que éste debe contar con un contrato laboral, que será firmado por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador. Deberán darse facilidades al pescador y a un abogado, de preferencia, para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado. (Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959, artículo 3).

En este contexto, el informe de la Conferencia Internacional del Trabajo (2004) expresa que “la pesca implica un riesgo que normalmente no existe en los empleos terrestres: la plataforma de trabajo casi nunca está inmóvil. El mismo tipo de actividad en tierra, por ejemplo, el eviscerado o fileteado manual del pescado, puede ser peligroso si el operador pierde el control del cuchillo, por ejemplo. En el mar, es doblemente peligroso, sobre todo cuando las condiciones atmosféricas son poco favorables” (p. 4).. Además, los pescadores no tienen normalmente un horario de trabajo fijo y, una vez que el barco comienza a pescar, los períodos de descanso son poco frecuentes hasta que el patrón considera que se ha capturado y almacenado suficiente pescado. Luego, de regreso hacia el puerto los mismos miembros de la tripulación tienen que limpiar la cubierta y hacer guardias. De vuelta ya en el puerto, las capturas tienen que descargarse y hay que preparar el barco para el próximo viaje, lo que significa que puede quedar poco tiempo para el descanso y la recuperación.

Lo anterior ha sido objeto de análisis en diversos estudios. Un informe de la OIT (2016) indica que los pescadores pueden permanecer en el mar largos períodos de tiempo: no sólo días sino también meses (sobre todo los que trabajan en flotas de aguas distantes). Durante ese período, el barco no sólo es su lugar de trabajo sino también su residencia. Las condiciones de alojamiento de los barcos de pesca pueden ser muy diversas: desde camarotes, comedores y lugares de esparcimiento modernos, bien equipados y cómodos, hasta instalaciones abarrotadas y antihigiénicas. Por ello, debe considerarse el artículo 14 del informe de Conferencia Internacional del Trabajo (2007) sobre las labores en el sector pesquero y su descanso respectivo.

1. La autoridad competente deberá: a) en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer; b) en el caso de los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, fijar, previa celebración de consultas y con el objeto

de reducir la fatiga, el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores. La duración de dicho descanso no deberá ser inferior a: i) diez horas por cada período de 24 horas, y ii) 77 horas por cada período de siete días.

2. La autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a los límites establecidos en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, en casos concretos y limitados. Sin embargo, en tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible.
3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.

Ninguna de las disposiciones del presente artículo podrá interpretarse de forma que coarte el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. De conformidad con lo anterior, “el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un período de descanso adecuado” (Conferencia Internacional del Trabajo, 2007, p. 18)

Otro aspecto que López (2018) toma en consideración es que “las condiciones laborales en un buque pesquero no son óptimas. Por ejemplo, la calidad del agua y los alimentos no son óptimas. Además, tampoco tienen la capacidad de comunicarse con el propio hogar, sobre todo en los viajes largos” (p. 92). Evidentemente, un pescador que trabaja en una embarcación muy elemental tiene condiciones de vida muy diferentes de los que surcan el mar en grandes buques de pesca o incluso de los pescadores en pequeña escala que utilizan embarcaciones con cubierta. Cada sector tiene sus problemas especiales.

La OIT (2016) indica en cuanto a las jornadas laborales en el sector pesquero se recomienda adoptar una legislación que limite, en el expresado sentido, “las horas de trabajo de todos los trabajadores empleados en la industria

de la pesca, con las cláusulas especiales necesarias para hacer frente a las condiciones peculiares de dicha industria en cada país, y que, para preparar dicha legislación, cada gobierno consulte a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores” (Recomendación sobre las horas de trabajo, 1920, núm. 7).

En lo que se refiere al descanso, un informe de la Armada del Ecuador (2022) realiza las siguientes recomendaciones:

Toda la gente de mar y pesca deberá descansar un mínimo de 10 horas en un período de 24 horas, y de 77 horas por cada período de 7 días. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas. El Capitán de un buque, como único responsable, debe evitar que labore personal cansado o fatigado a bordo, sobre todo para los marinos que asumen funciones relacionadas con la seguridad de la navegación y las operaciones de buque en condiciones de seguridad (p. 1).

Sobre la jornada laboral en el sector pesquero la recomendación número 199 de la misma OIT, a propósito de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros en su punto 4, dispone que los pescadores no deberían trabajar más de ocho horas diarias ni más de 40 horas semanales, y no deberían efectuar horas extraordinarias salvo cuando ello sea inevitable por razones de seguridad.

Ahora bien, para garantizar el derecho a los períodos de descanso, el convenio de la OIT sobre trabajo en la pesca, en el artículo 13 exige a los Estados miembros contar con regulaciones que obliguen a los propietarios de barcos de pesca lo siguiente: Los buques deben contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, y también señala que los pescadores deben gozar de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

Sobre la salud, el convenio de la Conferencia Internacional del Trabajo (2007) elaboró un convenio acerca de la importancia y pertinencia del examen médico en el desempeño de actividades en el sector pesquero. Este convenio destaca lo siguiente acerca de este particular:

1. No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.
2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones con respecto a la aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca.
3. Las exenciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente, (Conferencia Internacional del Trabajo, 2007, p. 14)

No obstante, según Correa (2014), los tripulantes por lo general laboran durante toda la noche en intervalos no continuos dependiendo de si el capitán de pesca encuentra capturas o no. Adicional a ello, durante el día debe cumplir los trabajos de mantenimiento de la nave que le sean exigidos o ayudar en la movilización de equipos, carga o insumos que son llevados a bordo por el personal que administra la flota.

En el contexto de las condiciones laborales en el sector pesquero Morux y Murillo (2013) sostienen que ha sido importante el rol de la OIT. Pese a ello afirman que el rol de este organismo se ha limitado a la regulación de mínimos en las condiciones laborales de los diferentes trabajadores, sin embargo, sostienen lo siguiente:

Al considerar las características indicadas de los diferentes aspectos y derechos laborales, y la aplicación que se les da en el trabajo pesquero puntarenense, se puede concluir que las condiciones laborales que reciben los pescadores durante la prestación de su trabajo, son insuficientes, lo cual va en menoscabo de la dignidad del trabajador. Aunado a ello, se tiene la falta de participación de las instituciones del Estado que contribuyen a que el sector pesquero puntarenense este destinado a desaparecer (p. 210).

2.6. Personal que labora a bordo de las naves pesqueras

El personal que labora a bordo de una nave pesquera es variado, porque no solamente hay un capitán con oficiales o trabajadores dedicados a las actividades pesqueras, también consta un número considerable de personas. La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) del Ecuador (2013), considerada como la Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, define al siguiente personal a bordo de un buque pesquero:

Gente de Mar: comprende los oficiales, marineros y servicios auxiliares que laboran a bordo.

- Capitán de Buque Mercante: Es la persona que tiene el mando de un buque mercante.
- Oficial: Un tripulante que no sea el capitán y que se desempeñe como “Oficial guardiero de cubierta”.
- Oficial de puente: Un oficial cualificado, encargado de la guardia de navegación. (Segundo oficial de cubierta)
- Primer Oficial de puente: Primer oficial de cubierta que sigue en rango al Capitán que, en caso de incapacidad de este, asumirá el mando del buque.
- Oficial de máquinas: Oficial de máquinas cualificado conforme a lo dispuesto en las Reglas III/1, III/2 y III/3 del Convenio STCW enmendado. (Segundo o Tercer oficial de máquinas)
- Primer Oficial de máquinas: Oficial que sigue en el rango al Jefe de máquinas y en caso de incapacidad de este, asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque.
- Jefe de máquinas: Oficial de máquinas superior responsable de la propulsión mecánica así como de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque.
- Oficial electrotécnico: Oficial cualificado conforme a lo dispuesto en la regla III/6 del Convenio STCW enmendado.
- Aspirante a oficial de puente o máquinas: persona en entrenamiento (pilotín o cadete) que esté recibiendo formación para obtener el título de oficial.

- Marinero: Todo tripulante del buque aparte del Capitán y de los Oficiales.
- Marinero de cubierta: Todo tripulante del buque que forme parte de la guardia de navegación de cubierta conforme a la regla II/4.
- Marinero de primera de puente (“timonel”): Un marinero cualificado de conformidad a lo dispuesto en la Regla II/5 del Convenio STCW enmendado.
- Marinero de máquinas (“aceitero”): Todo tripulante del buque que formen parte de la guardia en una cámara de máquinas conforme a la regla III/4 del convenio STCW enmendado. Marinero de primera de máquinas (“motorista”): Un marinero cualificado de conformidad a lo dispuesto en la Regla III/5 del Convenio STCW enmendado.
- Marinero electrotécnico: Un marinero cualificado de conformidad a lo dispuesto en la Regla III/7 del Convenio STCW enmendado.
- Capitán Autorizado: Es el Capitán al mando de un buque, con “Permiso de Capitán Autorizado”, para ejercer las funciones de Práctico de su propio buque, en la misma ruta y en el Puerto que opera habitualmente.
- Oficial de la Compañía para la Protección Marítima: La persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.
- Oficial de Protección de la Instalación Portuaria: Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del Plan de Protección de la instalación portuaria; y, para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.
- Capitán de Buque Pesquero(B/P): Es la persona que tiene el mando de un buque pesquero.

- Oficial encargado de la guardia de navegación en un B/P: Es el Patrón (Patrón de Altura de B/P o Patrón Costanero de B/P) que no sea el Capitán de B/P.
- Jefe de Máquinas de B/P: Oficial de máquinas superior responsable de la propulsión mecánica del buque, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque.
- Primer Oficial de Máquinas de B/P: Oficial que sigue en rango al Jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica del buque, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del mismo.
- Técnico de pesca: Es el tripulante cualificado, experimentado con título de Tecnólogo Pesquero, capacitado para la preparación y realización de las operaciones de pesca, manipulación, estiba, captura y reparación de las artes de pesca.

Adicional, es obligatorio contar con un Observador Pesquero, quien es un tripulante cualificado con el título de Biólogo o Tecnólogo pesquero, y es delegado de la Comisión Interamericana del atún tropical (CIAT) a bordo de buques atuneros cerqueros que faenan en el Océano Pacífico Oriental, participando en el Acuerdo del Programa Internacional para la Conservación de Delfines (APICD) del cual el Ecuador es parte (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) del Ecuador, 2013, p. 13). Esta tipología se encuentra enmarcada también en convenios internacionales.

2.7. Medidas de seguridad en los barcos pesqueros

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador (2017) ha definido el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales, administrativos, de seguridad, prevención de contaminación y protección, que deberán observar las personas naturales o jurídicas que realizan cualquier maniobra o presten servicio, directa o indirectamente a los buques. En este sentido, este organismo definió que las medidas de seguridad que se deben seguir en caso de una emergencia se encuentran contempladas en este tipo de casos:

- Por mal tiempo (marejada).
- Por garreo del buque que ponga en peligro las instalaciones o la nave.
- Por incendio o explosión a bordo del buque.
- Por contaminación de hidrocarburos en las instalaciones costa afuera del terminal petrolero.

Se debe precisar que en el Reglamento de operaciones seguridad, protección y control de contaminación para el terminal petrolero de la libertad y terminal gasero de Monteverde aplicable al tráfico internacional y de cabotaje (2014) se establece los Requisitos obligatorios de Seguridad e indica que, para toda maniobra de asistencia, se establecen las siguientes normas de seguridad de obligatorio cumplimiento:

- Mantener las defensas de los remolcadores completas y en buen estado, para evitar producir daños en el casco de la nave asistida. La acción de empuje se debe ejercer sobre las áreas del casco de la nave asistida, diseñadas y dispuestas para tal fin.
- Mantener los cabos suficientes y en buen estado, que cumplan las normas de diseño estipuladas en el numeral 14 del presente artículo.
- El control de las máquinas debe ser directo desde el puente.
- El gancho de remolque debe estar dotado de un sistema operativo de liberación rápida, para poder soltar el remolque cuando sea necesario.
- Debe mantenerse puertas y portillos cerrados durante el tiempo de duración de la maniobra.
- No ejecutar trabajos de rasqueteo, soldadura, corte o cualquier otro que pueda generar llama, chispas o calor, durante la maniobra.
- Mantener las estufas que produzcan llama apagadas, durante las maniobras.
- Apagar los radares cuando se encuentre a una distancia de 50 metros del buque asistido. 9. Colocar en modo de recirculación el sistema de aire acondicionado.
- Las chimeneas y tubos de escape deben tener ataja llamas.

- No encender en cubierta motores de gasolina o motobombas (Reglamento de operaciones seguridad, protección y control de contaminación para el terminal petrolero de la libertad y terminal gasero de Monteverde aplicable al tráfico internacional y de cabotaje, 2014, p. 26).

A este respecto, Del Pezo y Domínguez (2013) señalan que las medidas de seguridad deben evitar algunos aspectos relacionados con cualquier falla que puede ocasionar cualquier incidente, como por ejemplo un incendio. “Los detectores deben ser dispositivos automáticos diseñados para funcionar por la influencia de ciertos procesos físicos o químicos que precedan o acompañen cualquier combustión provocando así la señalización inmediata para sistemas de detección y alarma de incendio” (Del Pezo y Domínguez, 2013, p. 128).

Se sugiere que las radios portátiles, calculadoras, beepers, grabadoras, teléfonos celulares, cámaras fotográficas, lámparas, reflectores, luces, linternas y otros equipos que empleen baterías y que no estén certificados como "intrínsecamente seguros", no deben ser usados en áreas donde existan gases inflamables, o en cubierta principal. Durante el operativo de carga y descarga del buque, las transmisiones de radio de alta y media frecuencia no son autorizadas, de igual manera el empleo de radares, solo en caso de emergencia, únicamente el Capitán del buque con el conocimiento del Capitán de Amarre y Control de Carga, autorizará transmitir por un lapso limitado. Los miembros de la tripulación de los remolcadores y embarcaciones menores deben estar familiarizados con la ubicación y operación de los equipos de seguridad, salvamento, contra incendio y contaminación. En cualquier circunstancia es prohibido fumar a bordo de las embarcaciones menores, remolcadores y Monoboyas (Reglamento de operaciones seguridad, protección y control de contaminación para el terminal petrolero de la libertad y terminal gasero de Monteverde aplicable al tráfico internacional y de cabotaje, 2014, p. 32).

Otras investigaciones como las de Llumiquinga (2016) establecen normas de seguridad más generales como el uso de casco, chalecos salvavidas, zapatos antideslizantes, y equipo de protección. A este respecto, se indica que toda la tripulación de las embarcaciones y las personas que aborden las mismas, así como aquellas que se embarquen o desembarquen usarán: casco, chalecos salvavidas, zapatos antideslizantes, y equipo de protección adecuado. En cuanto a los equipos de búsqueda y rescate, estos deberán estar listos para ser empleados en todo momento para emergencias.

Estas normas de seguridad se indican como los aspectos básicos para salvaguardar la integridad física de quienes van a bordo. En cuanto a prevención existen especificaciones más detallados en otros estudios e investigaciones. Para este trabajo se han tomado en cuenta las indicadas por considerarse las más esenciales.

2.8. Medidas sanitarias implementadas debido a la pandemia

Debido a la pandemia provocada por la Covid-19 se han implementado medidas sanitarias en los barcos pesqueros para prevenir contagios. La Organización Marítima Internacional (2020) indica en un informe que las compañías navieras se esforzarán por garantizar, en la medida de lo razonablemente posible, que la gente de mar esté sana y libre de infecciones después del embarco, a fin de reducir al mínimo el riesgo de infectar a otros marinos si se ha infectado antes del embarco.

Las compañías navieras deberían encargar y exigir a la gente de mar que trabaje a gran proximidad de miembros de la tripulación que se ha incorporado recientemente al buque que siga los procedimientos normalizados de higiene, utilice EPP y desinfecte los objetos y superficies con los que hayan podido estar en contacto los nuevos miembros de la tripulación. Practicar el auto-distanciamiento a bordo (SSD), en la medida de lo posible, durante un periodo inicial tras subir a bordo lo que, entre otras cosas, podría suponer que la gente de mar siga estas medidas de protocolo, sugeridas por la Organización Marítima Internacional. (2020):

- Mantenga, en la medida de lo posible, la distancia física de al menos 1 metro de otros marinos recomendada por la OMS;
- Evite todo contacto o proximidad no esencial con otros marinos y cualquier otra persona; .
- Utilice escaleras externas/rutas de escape y pasarelas para desplazarse por el buque cuando sea posible, pero solo si las condiciones y circunstancias lo permiten y es seguro hacerlo;
- Desinfecte sus propias zonas de trabajo, equipo y herramientas, según proceda, después de su uso;

- Se abstenga de utilizar zonas comunes a bordo, tales como el comedor, la lavandería o las zonas de recreo, cuando sean utilizadas por otros, a menos que se hayan establecido disposiciones o medidas especiales;
- Vuelva a su camarote inmediatamente después de completar sus horas de trabajo o funciones;
- Permanezca en su camarote durante las horas de descanso, excepto cuando se hayan establecido disposiciones o medidas que les permita pasar algún tiempo de descanso en la cubierta;
- Reciba y coma todas las comidas en su camarote, siempre que sea seguro hacerlo, mientras que las personas que manipulen su comida y platos llevarán Equipo de Protección Personal y desinfectarán todo después de la manipulación; y
- Evite estrictamente entrar en los oficios y la cocina; utilice el equipo de protección personal, siguiendo las instrucciones recibidas, cuando se encuentre fuera de su camarote (Organización Marítima Internacional, 2020, p. 23).

La Organización Marítima Internacional (2020) establece que en los buques pesqueros se deben cumplir todas las precauciones normalizadas de protección y control de infecciones relacionadas con el distanciamiento social, el autoaislamiento, la higiene (por ejemplo, lavarse las manos, evitar tocarse la cara, etc.), y las prácticas seguras de manipulación de alimentos, de conformidad con los procedimientos de la compañía y las orientaciones de la OMS. Además, se sugiere evitar el contacto cercano con cualquier persona que esté o parezca estar enferma o que muestren síntomas de COVID-19 (por ejemplo, tos, fiebre, etc.). También se recomienda tomarse la temperatura dos veces al día y mantener registros, según se requiera, durante algunos días tras el embarco. Y por último se sugiere que los tripulantes informen al capitán (o al oficial responsable designado) si tienen algún síntoma de COVID-19.

Al respecto, resulta pertinente destacar el artículo 38 de las labores en el sector pesquero y elaborado por la Conferencia Internacional del Trabajo (2007):

1. Todo Miembro, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberá adoptar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

2. En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a: a) una atención médica apropiada, y b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional. 3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo podrá garantizarse mediante:

a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o

b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes (Conferencia Internacional del Trabajo, 2007, artículo 38).

2.8. El puerto de Manta: la actividad laboral en barcos pesqueros industriales

La ciudad de Manta parte de un modelo de ciudad portuaria, con un frente marítimo ocupado por actividades directamente vinculada con el mar.

En el pasado, y hasta el presente, actividades derivadas sobre todo de la pesca (puerto, almacenes, astilleros, carpinteros de ribera, cordelería, calderería, talleres de reparación de barcos y lonjas de pescado). Históricamente el puerto ha definido un sistema económico colonial, fundamentado en la exportación de materias primas (entre ellas el pescado, además de otros productos agrícolas y ganaderos de la provincia) y en la importación de productos elaborados de alto valor. De ese modo el puerto de Manta ha sido la plataforma intermodal para el comercio ultramarino, que ha perpetuado hasta el presente el perfil económico de la provincia (Samada, 2017, p. 143),

La presente investigación tiene como marco contextual al Puerto de Manta, pues se realiza un análisis sobre las condiciones de trabajo a bordo de barcos pesqueros que arriban a este puerto. En este sentido, autores como Vera y Zambrano (2012) sostienen que el Puerto de Manta está ubicado en Ecuador, provincia de Manabí, cantón Manta

(Ecuador). Se encuentra a 25 millas náuticas, una hora de la ruta internacional de tráfico y a solo 600 millas, 24 horas del Canal de Panamá.

En el Puerto de Manta los buques pueden acceder tanto del Norte, Sur, como del Oeste y opera los 365 días del año. Se encuentra a 56 millas de la línea equinoccial, ventaja geográfica que lo hace equidistante a los mercados de Colombia, Panamá, México, San Diego, Los Ángeles, en la costa Oeste del Pacífico; de Nueva York, Miami y Nueva Orleans, en el Este de la costa atlántica; y de Perú y Chile, en Sudamérica. Sus privilegiadas instalaciones se encuentran en línea recta a países de la cuenca asiática del Pacífico con gran movimiento portuario mundial (Jiménez, 2016, p. 34).

La historia del Puerto de Manta siempre ha estado ligada a la acción y decisión de la comunidad que mediante actitud cívica ha logrado sus objetivos de progreso y desarrollo. Sánchez (2018) explica que cuando en 1830 se funda la República del Ecuador, la Asamblea Constituyente reunida en Riobamba, el 6 de septiembre de 1830, habilita los puertos de Manta y Bahía para la exportación. Siete años más tarde, en 1837, el presidente Vicente Rocafuerte declara a Manta como “primer puerto marítimo del Ecuador” con facultades para exportar e importar productos. El 15 de octubre de 1841, el presidente Juan José Flores crea la Aduana de Manta, ratificando su condición como puerto de exportación e importación.

La etapa de la pesca artesanal, ejercida exclusivamente por los hombres que tenía una contraparte femenina en tierra firme, hacía que el mar sea fuente de trabajo para estibadores y marinos, pero hoy Manta ya no se considera tan sólo un pueblo de pescadores sino una ciudad con un puerto especializado en manejo de carga contenerizada en el Ecuador (Benítez, 2008, p. 23).

El puerto de Manta cuenta con ventajas favorables en comparación con los demás puertos del Ecuador, como es el contar con un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, 24 horas del canal de Panamá, condiciones que le ayudan a poder obtener un desarrollo portuario competitivo, a más de esto sus aguas cuentan con unas profundidades naturales de 12 metros en el área más baja, lo que ayuda favorablemente al ingreso de naves de gran calado a los muelles internacionales. El puerto de Manta cuenta con 5 muelles marginales con

una profundidad de 5,4 hasta 9,8 metros (MLWS), es así que estos muelles tienen un frente de atraque de 620 metros, en el cual se reciben naves de pesca de altura, artesanal, y servicios de cabotaje.

Un informe de Castillo (2015) señala que el puerto de Manta cuenta con 119.980 m² de áreas para almacenamiento entre patios y cubiertas, cuenta con 12 hectáreas para bodegaje de mercaderías que comprenden los patios 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800.

Entre los principales productos que se transportan por el puerto de Manta están: banano, atún, cacao y sus derivados, brócoli, productos siderúrgicos, palmitos, malangas y yucas, productos poliméricos y plásticos, legumbres, piña, productos lácteos, papel y cartón, café y sus derivados, maracuyá, productos de caucho, textil y confecciones, confiterías, maquinaria industrial, detergentes y cosméticos, bebidas y refrescos.

2.9. Los barcos pesqueros industriales: características, tipologías y trabajo

Los barcos pesqueros industriales ofrecen trabajo a millones de personas alrededor del mundo. Cada día se diversifican tanto su nivel de capacidad como los recursos mecánicos y tecnológicos para dinamizar su labor en alta mar. En este apartado se analizan sus características y tipología.

A criterio de Rodríguez (2015), un barco con características industriales debe contar con determinadas condiciones, como las siguientes: flotabilidad, solidez o resistencia, estabilidad y navegabilidad. Esto significa que se consideran embarcaciones industriales que presentan las condiciones para ello y se analiza su gran escala, su capacidad, el ente regulador y la capacidad física que cuenta en espacios como bodegas:

Los barcos industriales son aquellas embarcaciones mayores a 32,6 m³. de capacidad de bodega, destinadas a la extracción de productos hidrobiológicos para la industria de la harina pescado o sus derivados. Por lo general, poseen las siguientes características: Tienen una capacidad de bodega mayor a 32.6 m³. Requieren de resolución de incremento de flota, que es expedida por el Ministerio de la Producción Sus operaciones la efectúan fuera de las 5 millas marinas. La pesca que realizan la destinan a la industria (Ayarza, 2016, p. 19).

Según Saavedra (2007), en alta mar no se realizan tareas sencillas, sobre todo porque se lidia con el clima y, en ocasiones, con circunstancias adversas; para mejorar sus niveles de producción este tipo de embarcaciones alcanzan una capacidad que sobrepasa las mil quinientas toneladas. No obstante, se cuestionan las condiciones laborales de sus trabajadores, quienes por un porcentaje del valor de la pesca “trabajan en grandes embarcaciones. Sin embargo, los tratos acerca de los porcentajes, generalmente no son justos, pues se realizan arreglos por debajo de los acuerdos legales, ya que la oferta de mano de obra y el desempleo son altos” (Saavedra, 2007, p. 68).

Capítulo III: Metodología

La presente investigación se realizó en base a la Metodología de la Investigación (2010) de Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández Coello y Pilar Baptista.

3.1 Tipo y método de estudio

Este estudio utiliza el enfoque mixto cuantitativo-cualitativo, ya que “recoge, analiza e interpreta, tanto los datos cualitativos como cuantitativos, en un solo estudio, o en una serie de estudios que investigan el mismo paradigma subyacente” (Leech & Onwuegbuzie, 2009).

Mediante la aplicación de encuestas/entrevistas semiestructuradas se obtuvo información de 150 trabajadores del mar sobre las condiciones de trabajo a bordo de barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta en el primer semestre de 2021.

La investigación bibliográfica también se aplicó, pues permitió la obtención de información sobre cuál es la normativa laboral que aplica Ecuador en el sector pesquero, así como indagar el porcentaje de cumplimiento de la misma, permitiendo un soporte de confiabilidad y credibilidad a la presente investigación.

Adicional a lo anterior, este estudio es descriptivo, porque con este abordaje se trata de responder a los problemas teóricos o sustantivos y en tal sentido se encuentra orientada al conocimiento de la realidad tal como se presenta en una situación espacio. El enfoque descriptivo, de acuerdo con Hernández y Mendoza (2018) mide de manera independiente los conceptos o variables a los que se refieren y se centran en medir con la mayor precisión posible.

3.2 Técnica y herramientas para el levantamiento y proceso de la información

Técnicas de Recolección de Información

* Encuesta

Se realizará encuestas, que estarán compuestas por preguntas abiertas y cerradas. La herramienta que facilitará el proceso de la información receptada, es Excel. Después de haber realizado las encuestas se pasará la información a este programa, donde se realizarán las tabulaciones, cuadros estadísticos, para un posterior análisis y conclusiones de lo investigado. Finalmente, con los resultados obtenidos se comprobará la hipótesis de la presente investigación.

Las encuestas han sido dirigidas a la población de la parroquia Santa Rosa o a los pesqueros. El modelo de la encuesta realizada, se la puede observar en Anexo Para cumplir con el propósito de esta investigación se realizó una encuesta dirigida a la población de pescadores de barcos atuneros que desembarcan en el puerto de Manta. La encuesta estuvo compuesta por preguntas abiertas y cerradas. La encuesta realizada se la puede observar en Anexo 1.

La herramienta que facilitó el proceso de la información receptada, fue Excel. La información obtenida de las encuestas fue pasada a este programa, donde se realizaron las tabulaciones y cuadros estadísticos para un posterior análisis y conclusiones de lo investigado. Finalmente, con los resultados obtenidos se dio respuesta a la pregunta de la presente investigación.

La encuesta es una técnica comúnmente utilizada en el ámbito de la investigación científica, y según Hernández y Mendoza (2018), permite la recogida de los datos por medio de la interrogación que se realiza al encuestado con el propósito de que brinden la información requerida para la investigación.

3.3 Población y muestra de estudio

El presente estudio se ejecutó en el puerto pesquero del cantón Manta de la provincia de Manabí. Se ha considerado que el promedio de trabajadores es de 40 personas en estas embarcaciones, la población objeto de estudio es de 19.360 trabajadores. Sin embargo, mediante un cuestionario semiestructurado se conoció el criterio de 150 trabajadores de barcos industriales. Se trata de una muestra intencional que, según Hernández y Mendoza (2018), es

una técnica de muestreo en la cual la persona a cargo de realizar la investigación se basa en su propio juicio para elegir a los integrantes que formarán parte del estudio.

La recopilación de la información documental (material técnico que se encuentre acorde al tema del presente trabajo) se la realizó en un tiempo de alrededor de 6 meses.

Capítulo IV: Resultados y Análisis

4.1. Aplicación de la encuesta

En este apartado se sistematizan los datos obtenidos a partir de la encuesta realizada a 150 trabajadores que laboran a bordo de barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta en el primer semestre de 2021.

Pregunta 1.

¿Qué actividades laborales desarrollan los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021?

Tabla 1. Sobre la actividad desarrollada

Variables	Frecuencia	Porcentaje %
Realizar operaciones de carga y descarga de mercancías pesqueras	12	8%
Tareas de mantenimiento y limpieza del barco	102	68%
Ejercer de tripulante subalterno/a	36	24%
Utilizar los equipos y las herramientas disponibles para pescar	0	0%
Otra (cuál).	0	0%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

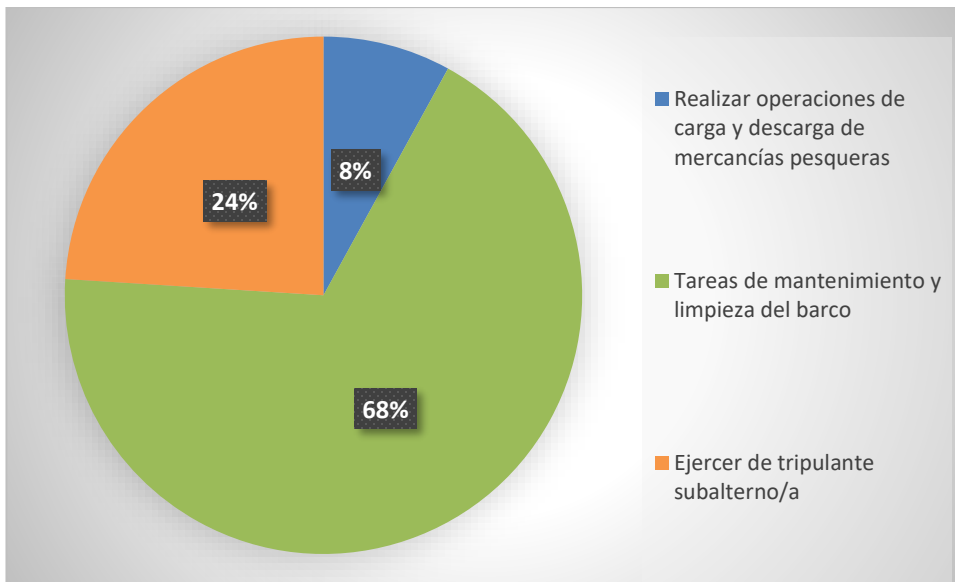


Figura 1. Sobre la actividad desarrollada

Fuente: elaboración propia

Análisis 1.

En esta primera pregunta se evidencian las actividades laborales que desarrollan los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021. De acuerdo con el trabajo de campo realizado, el 8% se dedica a realizar operaciones de carga y descarga de mercancías pesqueras, mientras que el 68% utiliza los equipos y las herramientas disponibles para pescar. Un 4%, en cambio, ejerce de tripulante subalterno. Finalmente, el 20% restante se dedica a tareas de mantenimiento y limpieza del barco. Las actividades laborales a bordo de un buque pesquero son intensas y variadas. De hecho, las seleccionadas son solo aquellas en las que existe una mayor recurrencia de respuesta por parte de los encuestados. Adicional a ello hay oficiales de distintas clases como los de máquinas y los dedicados al área eléctrica, así como también marineros de cubierta, de primera de puente o timonel y otras. La existencia de diversos oficios a bordo del barco implica también la organización que existe en este tipo de embarcaciones.

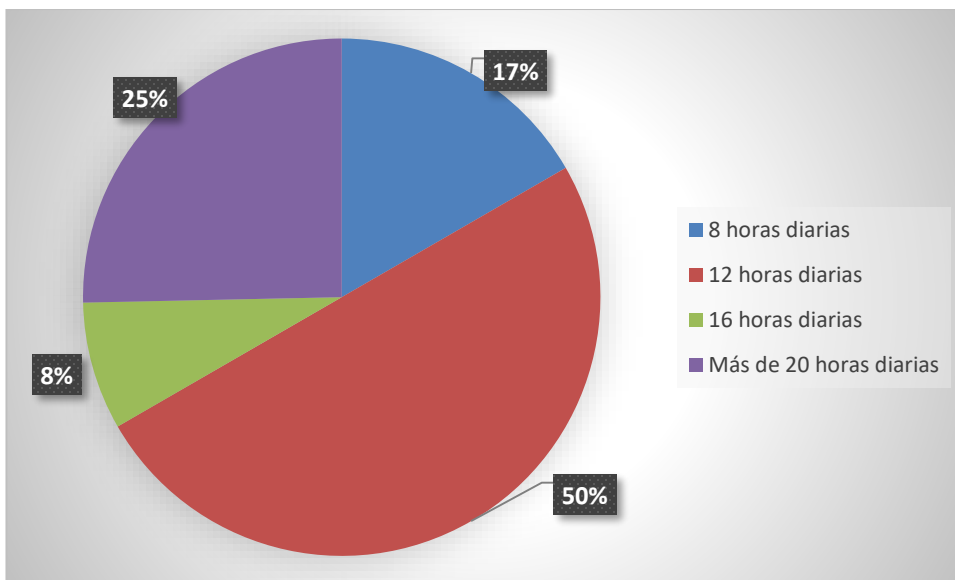
Pregunta 2.

¿Cuál es la jornada laboral que deben cumplir?

Tabla 2. Sobre el horario laboral

VARIABLES	Frecuencia	Porcentaje %
8 horas diarias	25	17%
12 horas diarias	75	50%
16 horas diarias	12	8%
Más de 20 horas diarias	38	25%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

**Figura 2. Sobre el horario laboral**

Fuente: elaboración propia

Análisis 2

Esta pregunta es esencial para comprender las condiciones laborales de los trabajadores que se encuentran a

bordo de un buque pesquero, porque se refiere a las horas dedicadas en estas actividades. Un 17% sostuvo que la jornada laboral que debe cumplir es de 8 horas, mientras que un 50% señala que debe cumplir 12 horas diarias; en cambio, un 8% indicó que debe cumplir 16 horas diarias. Finalmente, el 25% de consultados expresó que debe laborar por más de 20 horas diarias.

Si bien las actividades laborales tienen una serie de regulaciones, los controles o inspecciones que realizan los diversos organismos pertinentes en el ámbito del trabajo se manifiestan más en tierra que en alta mar. Esto se debe a obvias razones: primero, son raros los controles u operativos de carácter sorpresa. Segundo, al estar los trabajadores en alta mar de forma permanente, durante meses incluso, las actividades laborales a bordo ocurren prácticamente de forma natural, por lo que el descanso se ve menguado o disminuido de forma significativa.

Ahora bien, el hecho de que en la práctica un número considerable de consultados trabaje más de 16 horas propicia que el trabajo en alta mar no solo sea exhaustivo, sino que se vivan condiciones que atenta contra todos los derechos de los trabajadores. De allí que se tenga que prestar especial atención a esta problemática para encontrar soluciones válidas y prácticas.

Pregunta 3.

¿Cuántos días labora usted mar adentro y cuántos días descansa en tierra durante un mes?

Tabla 3. Sobre los días laborables

VARIABLES	Frecuencia	Porcentaje %
Alrededor de un mes	8	5%
2 o 3 meses	112	75%
4 meses	20	13%
6 meses	10	7%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

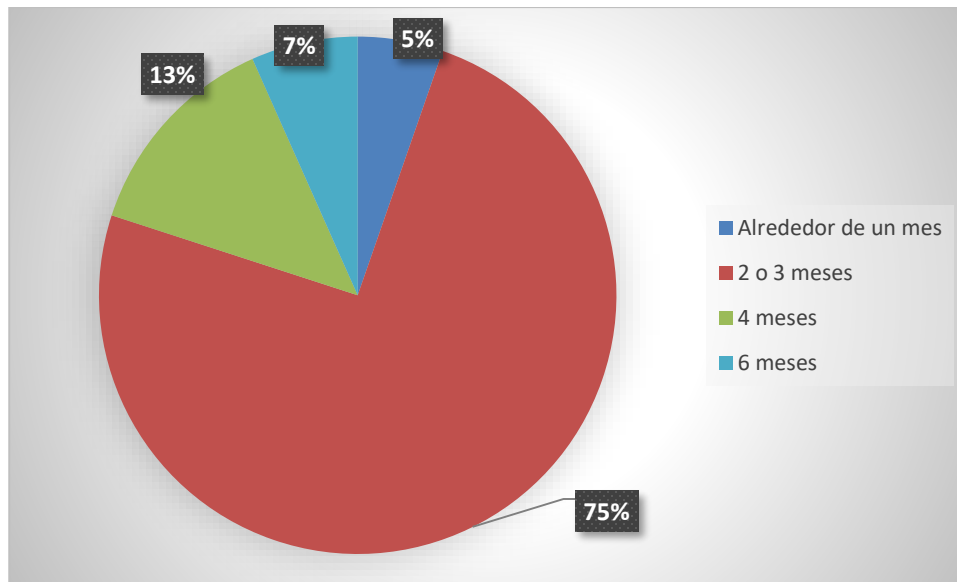


Figura 3. Sobre los días laborables

Análisis 3.

Esta pregunta se vincula con la anterior. Las labores de los pescadores no tienen, en la práctica, ningún tipo de control. Particularmente, sobre esta pregunta un 5% de consultados señaló que alrededor de un mes labora mar adentro. Un 75% indicó que pasa alrededor de 2 o 3 meses; en cambio, un 13% sostuvo que pasa alrededor de 4 meses. Finalmente, un 7% aseguró que pasa 6 meses.

El hecho de que la mayor parte del tiempo los trabajadores, en su mayoría, pasen mar adentro es significativo para comprender esta problemática. Los días y jornadas laborales no encuentran un descanso apropiado para estas personas. En el Ecuador, el Código de Trabajo da precisiones sobre las labores de los trabajadores en general y no brinda especificaciones sobre el trabajo a bordo de un buque pesquero. De allí que tanto la actividad de trabajo en alta mar se sobreentienda que el descanso es de 8 horas y que el fin de semana se debe descansar, esto no sucede de esta manera. De allí la importancia de ahondar en esta problemática.

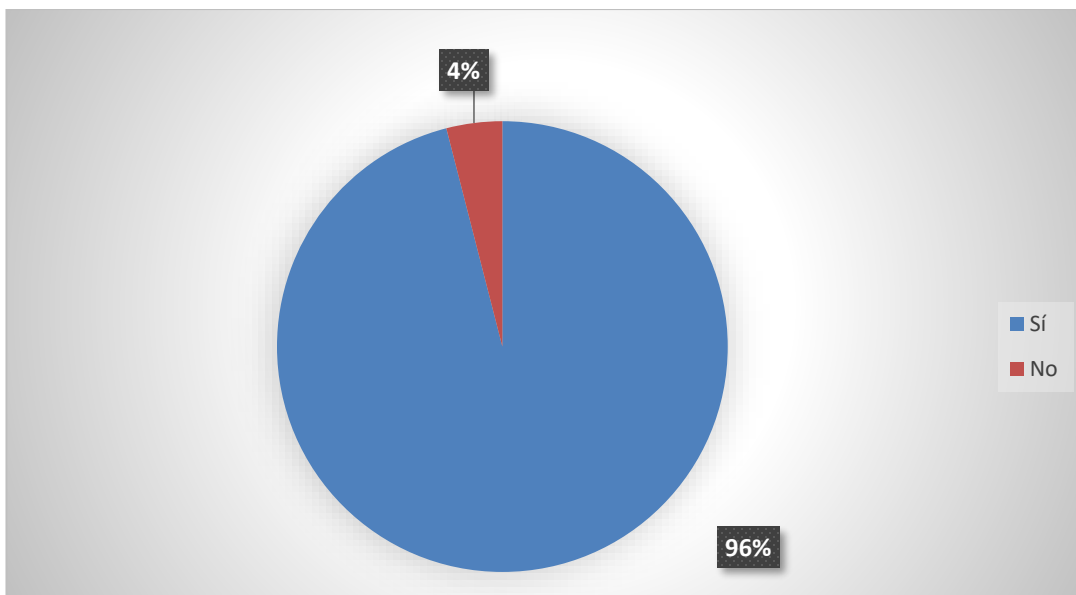
Pregunta 4.

¿Han recibido o no sus vacaciones en el último año de trabajo?

Tabla 4. Sobre las vacaciones

Variables	Frecuencia	Porcentaje %
Sí	144	96%
No	6	4%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

**Figura 4. Sobre las vacaciones****Análisis 4.**

En esta pregunta de la encuesta, la mayor parte de los trabajadores que laboran a bordo de un buque pesquero señaló, en un 4% que no han recibido sus vacaciones en el último año, mientras que apenas el 96% contestó de forma positiva.

Las elementales normas laborales e instrumentos jurídicos especifican que los trabajadores tienen derecho a sus vacaciones. El hecho de que los empleadores no cumplan, aunque sea en una breve proporción, con este derecho

evidencia que no hay una preocupación mínima para el cumplimiento y que tampoco existen denuncias al respecto.

En lo concerniente a este tema, el Código de Trabajo es claro en su artículo 69:

Vacaciones anuales. - Todo trabajador tendrá 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. Los trabajadores menores de dieciséis años tendrán derecho a veinte días de vacaciones y los mayores de dieciséis y menores de dieciocho, lo tendrán a dieciocho días de vacaciones anuales. Los días de vacaciones adicionales por antigüedad no excederán de quince, salvo que las partes, mediante contrato individual o colectivo, convinieren en ampliar tal beneficio.

Pregunta 5.

¿Usted cuenta con un contrato de trabajo?

Tabla 5. Sobre el contrato

VARIABLES	Frecuencia	Porcentaje %
Sí	146	97%
No	4	3%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

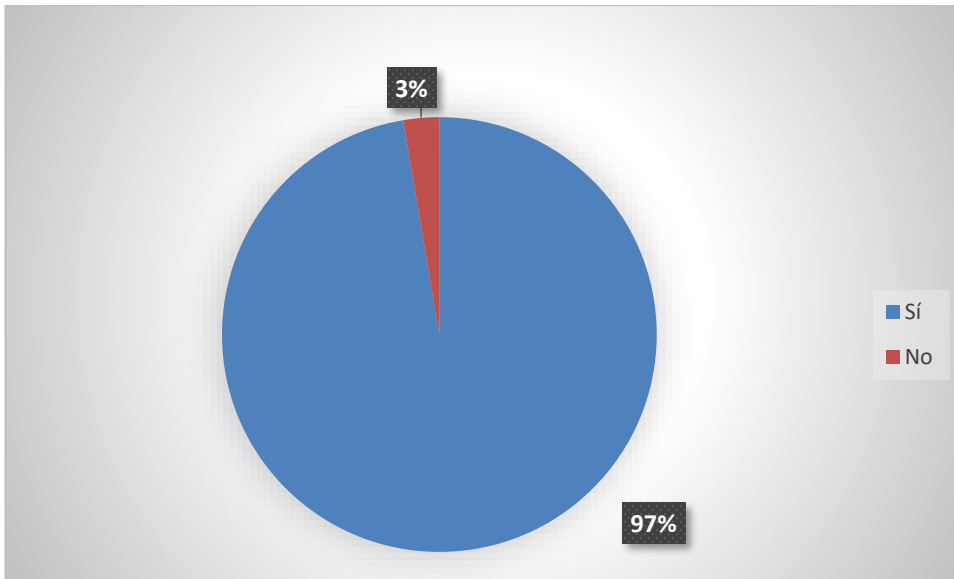


Figura 5. Sobre el contrato

Fuente: elaboración propia

Análisis 5.

En esta pregunta de la encuesta, el 97% aseguró que cuenta con un contrato acorde con la normativa jurídica laboral ecuatoriana, mientras que el 3% sostuvo lo contrario. Se debe destacar que instrumentos jurídicos como el Código de Trabajo estipulan contratos individuales que estén apegados a la ley, al respecto lo define de esta forma en su artículo 8:

Contrato individual de trabajo es el convenio en virtud del cual una persona se compromete para con otra u otras a prestar sus servicios lícitos y personales, bajo su dependencia, por una remuneración fijada por el convenio, la ley, el contrato colectivo o la costumbre.

Adicional a ello, la Organización Internacional de Trabajo (OIT) precisa que “la labor del trabajador pesquero abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rija las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque”, (p. 26). Por ello es pertinente que los trabajadores que laboran en un buque pesquero posean su respectivo contrato.

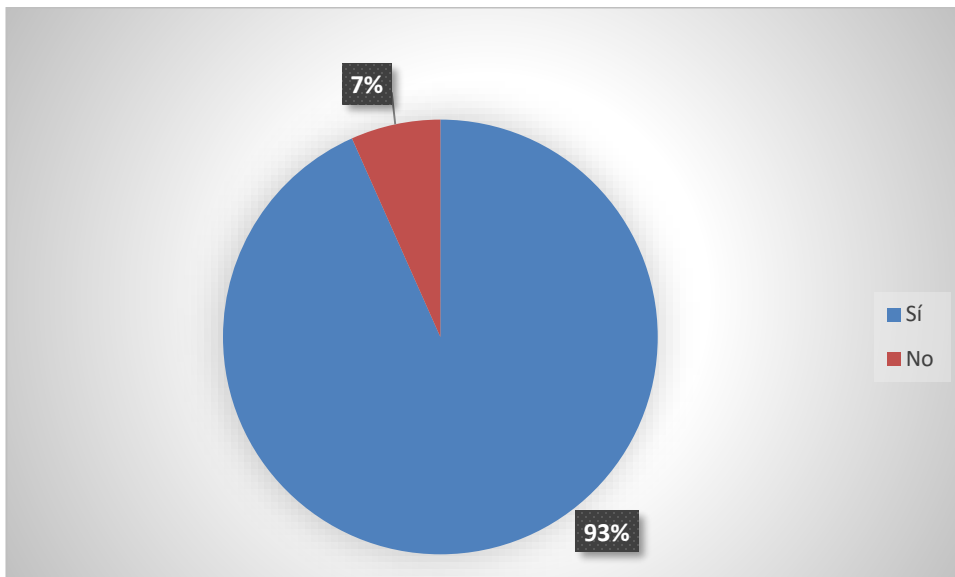
Pregunta 6.

¿Usted considera que se adoptan medidas de seguridad para proteger su integridad a bordo de los barcos pesqueros?

Tabla 6. Sobre las medidas de seguridad

VARIABLES	Frecuencia	Porcentaje %
Sí	140	93%
No	10	7%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

**Figura 6. Sobre las medidas de seguridad**

Fuente: elaboración propia

Análisis 6.

En esta pregunta de la encuesta, apenas un 7% considera que no se adoptan medidas de seguridad para proteger su integridad a bordo de los barcos pesqueros, mientras que la gran mayoría, es decir un 93%, sostuvo que

sí. A este respecto, autores como Hervás et al. (2014) argumentan que existe amplia legislación y documentación técnica referente a la seguridad de los buques en la navegación, la estabilidad de los buques, los medios de salvamento, los sistemas de acceso al buque, etc. A todo ello se añade el desarrollo, por parte de multitud de organismos nacionales e internacionales, de abundantes estudios y guías técnicas que recogen y valoran las condiciones de seguridad de los trabajadores del mar y los riesgos específicos que de ellas se derivan.

La seguridad laboral de trabajadores del sector pesquero se rige por un amplio espectro de normas, que incluyen las correspondientes a la seguridad de la navegación (seguridad marítima) y las correspondientes a la seguridad y salud en el trabajo. Estos dos ámbitos están íntimamente relacionados ya que los riesgos de la navegación y los riesgos laborales forman un conjunto inseparable que afecta a la seguridad del buque y a la de los propios trabajadores.

Pregunta 7

¿Usted se encuentra afiliado al Seguro Social?

Tabla 7. Sobre la afiliación al Seguro Social

Variables	Frecuencia	Porcentaje %
Sí	144	96%
No	6	4%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

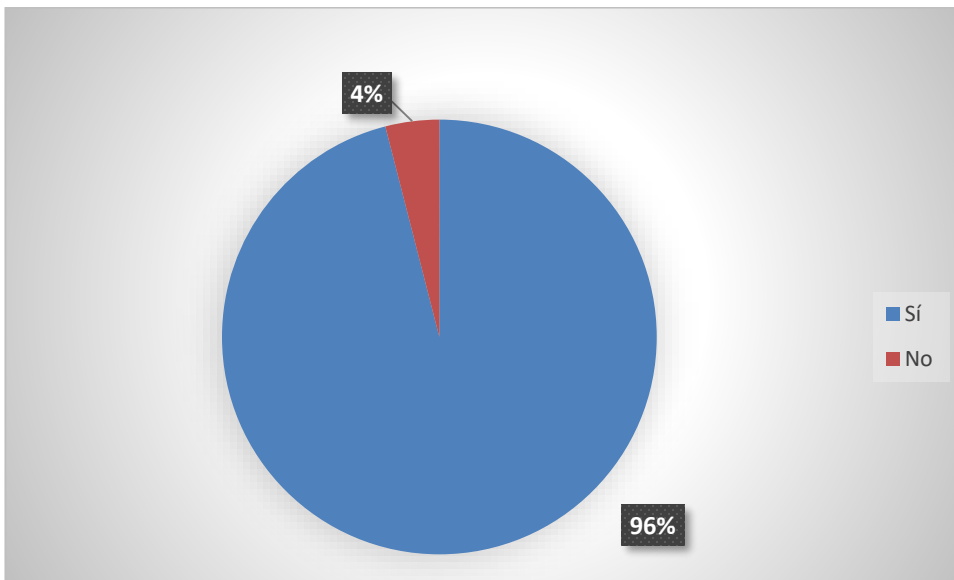


Figura 7. Sobre la afiliación al Seguro Social

Fuente: elaboración propia

Análisis 7.

En esta pregunta de la encuesta, el 96% de consultados sostuvo que Sí se encuentran afiliado al Seguro Social, mientras que el 4% manifestó lo contrario. Debe destacarse en este punto que tanto la atención médica, como la protección de la salud y la seguridad social son elementos indispensables en el análisis de las condiciones laborales óptimas de los trabajadores de los buques pesqueros. Si bien se trata de un derecho, la salud no siempre es lo que más se cuida en alta mar.

De hecho, los trabajadores pueden tener dificultades y complicaciones en su salud mientras se encuentran a bordo y no son asistidos oportunamente por un médico. Incluso muchos barcos pesqueros no cuentan con un profesional de la salud en la tripulación. De allí la importancia de considerar a la salud como un elemento prioritario en el contexto de esta investigación.

Pregunta 8

¿Cuál considera usted que es la normativa jurídica que ampara sus derechos como trabajador en el sector pesquero?

Tabla 8. Sobre la normativa jurídica

Variables	Frecuencia	Porcentaje %
-----------	------------	--------------

La Constitución de la República	24	16%
Código de Trabajo	96	64%
Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca	20	13%
Normativas internacionales	10	7%
Otra, cuál	0	0%
Total	150	100%

Fuente: elaboración propia

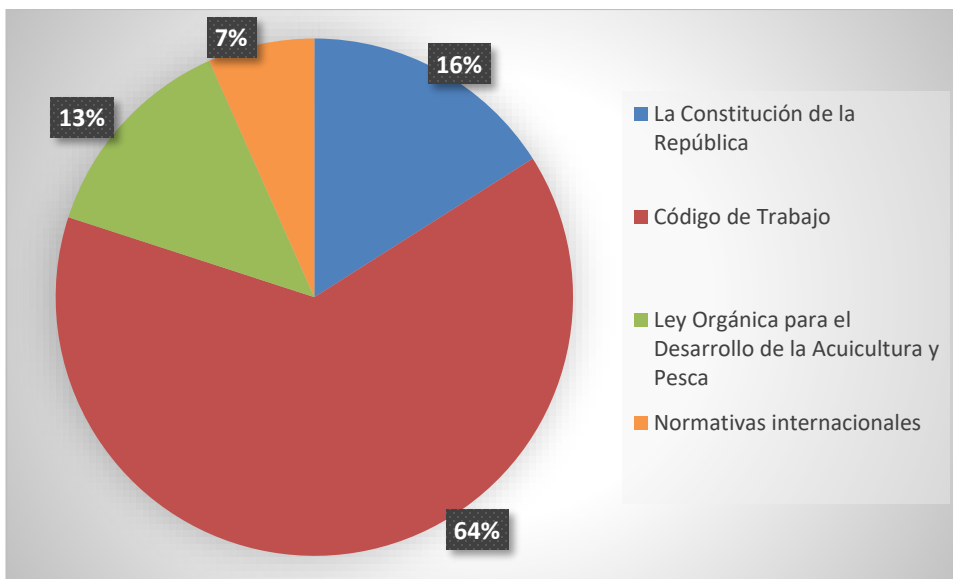


Figura 8. Sobre la normativa jurídica

Fuente: elaboración propia

Análisis 8

El conocimiento de sus derechos que tienen los trabajadores es fundamental en investigaciones de estas características. Para apenas un 16% la normativa jurídica que ampara los derechos como trabajador en el sector pesquero es la Constitución de la República, mientras que para un 64% es el Código del Trabajo. Un 13% señala que este instrumento jurídico es la Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca. Finalmente, un significativo 7% evidencia que las normativas provienen de instrumentos jurídicos internacional.

La OIT (2011) sostiene al respecto que es importante que los propietarios de buques pesqueros comprendan plenamente las funciones y responsabilidades de los diversos departamentos, instituciones, organismos y

organizaciones que son fundamentales en la aplicación y el cumplimiento de las condiciones de vida y de trabajo previstas en las leyes que rigen los derechos de los trabajadores.

Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones

Una vez concluida la investigación, cuyo fin fue analizar las condiciones laborales de los trabajadores del mar que arribaron al puerto de Manta, a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021, se presentan las siguientes conclusiones y recomendaciones:

6.1 Conclusiones:

- Las condiciones laborales de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 son preocupantes debido a que sus derechos han sido vulnerados y no trabajan en óptimas condiciones.
- Las actividades laborales que desarrollan los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 suelen estar relacionadas con la realización de operaciones de carga y descarga de mercancías pesqueras, tareas de mantenimiento y limpieza del barco, el hecho de ejercer de tripulante subalterno/a y utilizar los equipos y las herramientas disponibles para pescar.
- La jornada laboral que deben cumplir los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al Puerto de Manta en el primer semestre de 2021 suelen ser de 12, de 16 y hasta de 20 horas diarias.
- Los días laborables que deben cumplir los trabajadores de los barcos pesqueros mar adentro y de descanso en tierra durante un mes suelen ser de 20 días mar adentro y 10 en tierra descansando, 22 días mar adentro y 8 en tierra descansando, 24 días mar adentro y 6 en tierra descansando y hasta 26 días mar adentro y 4 en tierra descansando.
- La mayoría de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 no han tomado sus vacaciones en el último año de trabajo.
- La mayoría de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 no cuenta con un contrato acorde con la normativa jurídica laboral ecuatoriana.
- La mayoría de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 considera que no se adoptan medidas de seguridad para proteger su integridad a bordo de los

barcos pesqueros.

- La mayoría de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 considera que sus empleadores no están cumpliendo con las remuneraciones establecidas, como el salario mensual de forma puntual y el pago de décimos.
- La mayoría de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021 sí se encuentran afiliados al Seguro Social.
- Los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros consideran que las medidas sanitarias que se han implementado en los barcos pesqueros para prevenir contagios de enfermedades como el Covid-19 son las siguientes: aislamiento de casos sospechosos, uso permanente de mascarillas, uso de alcohol y desinfectantes y desinfección total de áreas permanentemente.
- Los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros consideran que entre las normativas jurídicas que amparan sus derechos en el sector pesquero son las siguientes: la Constitución de la República, Código de Trabajo, Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca y Normativas internacionales.
- El trabajo decente contribuye a la lucha contra la pesca no sostenible.

6.2 Recomendaciones:

1. Se sugiere continuar con los estudios vinculados sobre las condiciones laborales de los trabajadores del sector pesquero. Esto se lo deberá realizar a través de la búsqueda de información científica y la aplicación de la normativa en mención. Con la nueva información que se obtenga, se podrá enriquecer la situación de los trabajadores del mar a bordo de las embarcaciones pesqueras.
2. Se sugiere socializar los resultados demostrados en este estudio, lo cual contribuirá a mejorar los procesos de investigación sobre la problemática indicada.
3. Ante la situación actual en la que se desenvuelven los pescadores, ya sea de buques o los artesanales, se sugiere mejorar el planteamiento de investigaciones de estas características

4. Se recomienda fomentar una cultura de socialización de las condiciones laborales de los trabajadores que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021; la cual debe ser promocionada, apoyada y normada por los entes de control como el Ministerio del ramo, los cuales capacitarán y vigilarán su cumplimiento por parte de los pescadores y trabajadores del sector, así como que sean aplicados en todos los niveles.
5. Es necesario contar con inspectores de trabajo que den respuestas a la problemática planteada.
6. Debe fortalecerse el trabajo decente en el sector pesquero ecuatoriano, así como la capacidad de las organizaciones de los trabajadores, de las autoridades responsables, y del sector privado para abordar los derechos laborales en el sector pesquero.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Armada del Ecuador. (2022). *Recomendaciones de horas de descanso de gente de mar y pesca al amparo de la normativa nacional e internacional vigente*. <https://www.dirnea.org/circulares>
2. Ayarza, O. (2016). *La calificación e inscripción registral de las embarcaciones pesqueras*. https://scr.sunarp.gob.pe/repositorio/publicaciones/articulos-registrales/0002-calf_insc_Embarca_Oswald%20Ayarza.pdf
3. Benavides, A. (2017). Los problemas de comercialización en la actividad pesquera artesanal y su impacto en el desarrollo del sector pesquero en la provincia de Santa Elena-Ecuador. *Sathiri*, 12(1), 76-87.
4. Benítez, M. (2008). *Plan estratégico de marketing para el Puerto de Manta* (Tesis de maestría). Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (ULEAM). Manta, Ecuador.
5. Blacio, J. (2009). *Taller Náutico*. Recuperado de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/6348/1/TNP%20Ca%20p3%20M%C3%A9todos%20de%20Pesca.pdf>
6. Calderón, A, Dini, y Stumpo, G. (2016). *Los desafíos del Ecuador para el cambio estructural con inclusión social*. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/40863/S1601309_es.pdf
7. Calderón, P. (2014). *La sustentabilidad de las exportaciones de atún ecuatoriano: 2014-2020*. (Tesis de maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/6867/1/TESIS%20%20PEDRO%20OCTAVIO%20CALDER%20%93N%20P%20%20c3%89REZ.pdf>
8. Camino, M., y Sainz, J. (2012). *Desarrollo Económico de la ciudad de Manta y Valladolid*. Recuperado de http://www5.uva.es/trim/TRIM/TRIM4_files/Desarrollo.pdf
9. Castillo, M. (2015). *El desarrollo del Puerto de Manta como polo de atracción a las empresas navieras internacionales*. (Tesis de maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
10. Cedeño, G. (2015). *Desarrollo y fortalecimiento de las capacidades laborales y productivas de los pescadores, del puerto pesquero artesanal de Jaramijó, en el cantón Jaramijó, de la Provincia de Manabí*. Recuperado de

<https://departamentos.uleam.edu.ec/vinculacion-colectividad/files/2015/10/PROGRAMA1.pdf>

11. Conferencia Internacional del Trabajo (2004). *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo
12. Conferencia Internacional del Trabajo (2007). *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo
13. Cornejo, O. (2020). *Características socioambientales de comunidades de pescadores artesanales en la costa ecuatoriana, luego del terremoto del 16 de abril de 2016*. (Tesis de maestría), Flacso, Quito. Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/17027>
14. Del Pezo, T., y Domínguez, J. (2013). *Elaboración de normas de seguridad para las operaciones buque – muelle realizadas en el Terminal Gasero de Montverde*. (Tesis de pregrado). Universidad Estatal Península de Santa Elena, La Libertad, Ecuador. <https://repositorio.upse.edu.ec/xmlui/handle/46000/982>
15. Fajardo, F. (2014). *Incidencia del sector pesquero en el desarrollo económico de la parroquia Santa Rosa del cantón Salinas durante el período 2008-2012*. (Tesis de pregrado). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/1447/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-6.pdf>
16. FAO. (2020). *El Estado Mundial de la Pesca y Acuicultura: La sostenibilidad en acción*. Roma. <https://doi.org/10.4060/ca9229es>.
17. FAO. (2017). *Diagnóstico de oportunidades de transferencia de tecnología en acuicultura y pesca continental en países de América del Sur*. New York: ONU.
18. Fonseca, P. (2016). *Crecimiento Económico Ecuatoriano 2016*. Recuperado de <http://analiseconomico.info/index.php/opinion2/673-crecimientoeconomico-ecuatoriano-2016>
19. Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: Editorial Mc Graw Hill Education.
20. Hernández-Sampieri, R., Fernández Collado, C., y P. Baptista. (2010). *Metodología de la Investigación*.

MCGRAW-HILL. ISBN 968-422-931-3

21. Hervás, P., et al. (2014). *Sector Pesquero: análisis de situación de la salud laboral*. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Recuperado de https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/titulaciones-pesqueras/sectorpesquero-analisisdesituaciondesaludlaboral_tcm30-289296.pdf
22. Jaramillo, B. (2015). *Consecuencias de no cumplir las obligaciones laborales*. <https://www.pbplaw.com/es/consecuencias-no-cumplir-obligaciones-laborales/>
23. Jiménez, G. (2016). *Impacto de la Pesca Industrial en el Desarrollo Económico y Financiero de Manta*. (Tesis de maestría). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/7207/1/T-UCSG-PRE-MFEE-67.pdf>
24. Leech N.L., Onwuegbuzie A.J. (2009). **A typology of mixed methods research designs** *Qual Quant*, pp. 265-275
25. Llumiquinga, X. (2016). *Estudio de factibilidad de la incorporación de un buque refrigerado a una flota atunera ecuatoriana*. (Tesis de pregrado). Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, Ecuador. <http://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/41488/D-76595.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
26. López, A. (2018). Los desafíos del sector pesquero y su tratamiento por la OIT. *Lan harremanak: Revista de relaciones laborales*, 39(14), 89-119. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6550621>
27. Lucas, R. (2015). *Modelo de gestión de prevención de riesgos: iluminación y ambiente térmico en la estibación de la pesca en los barcos atuneros. Caso de estudio (Barcos Amalia - Jo Linda) en el puerto de Manta*. (Tesis de maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/21025/1/TESIS%20%20RICARDO%20LUCAS%20HOLGUIN.pdf>
28. Macías, G., y Zambrano, G. (2018). Análisis del cumplimiento de la normativa laboral en la industria atunera de la provincia de Manabí – Ecuador. *Revista Científica Sapientiae*, 1(1), 1-12.
29. Magnet (2021). La esclavitud en alta mar: miles de barcos siguen utilizando a trabajadores forzosos para la pesca <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/esclavitud-alta-mar-miles-barcos-siguen-utilizando-a-trabajadores-forzosos-para-pesca#comments>

30. Ministerio de Comercio Exterior. (2017). *Informe sobre el sector atunero del Ecuador*. <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2017/09/Reporte-delsector-atunero.pdf>
31. Ministerio de Trabajo. (2019). *Objetivos Estratégicos*. <http://www.trabajo.gob.ec/objetivos/>
32. Morux, L. y Murillo, J. (2013). *El Trabajo en el Mar: Situación del Trabajador Pesquero en Costa Rica*. (Tesis de pregrado). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/El-Trabajo-en-el-Mar-Situaci%C3%B3n-del-Trabajador-Pesquero-en-Costa-Rica.pdf>
33. Organización Internacional del Trabajo (2007). *Convenio sobre el Trabajo en el Sector Pesquero*. Ginebra: OIT.
34. Organización Internacional del Trabajo (2016). *Informe sobre el Trabajo en el Sector Pesquero*. Ginebra: OIT.
35. Organización Marítima Internacional. (2020). *Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus*. Recuperado de <https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1636%20-.pdf>
36. Ortega, J. (2015). *La exoneración de impuesto a la renta en las fundaciones y su impacto en los beneficios al sector pesquero del Ecuador. Periodo 2005-2011*. (Tesis de maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8520/1/TESIS%20MARJORIE%20ORTEGA.pdf>
37. Patlán, J. (2016). *Derechos laborales: una mirada al derecho a la calidad de vida en el trabajo*. *Ciencia Ergo Sum*. 23(2), 12. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/104/10446094004.pdf>
38. Pulgarín, R., y Mora, R. (2022). Comportamiento de las exportaciones de camarón y su incidencia en el crecimiento económico del Ecuador en el periodo 2011 – 2021. *Revista Polo del Conocimiento*, 7(2), 810-937. <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/3620>
39. Reinoso, J. (2015). *Plan de acción y seguridad física del Puerto de Manta para prevenir riesgos de origen natural y antrópico*. (Tesis de pregrado). Universidad de las Fuerzas Armadas Espe, Sangolquí, Ecuador. <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/11162/1/T-ESPE-048936.pdf>
40. Saavedra, L. (2007). *¿Operaciones de avanzada o base militar operativa? Un análisis de la Base de Manta*.

Quito: Fundación Regional de Asesoría en Derechos Humanos.

41. Reglamento de operaciones (2014). *Reglamento de operaciones seguridad, protección y control de contaminación para el terminal petrolero de la libertad y terminal gasero de Monteverde aplicable al tráfico internacional y de cabotaje*. <http://www.suinli.gob.ec/wp-content/uploads/reglamentos/reglamento-operaciones-2020.pdf>
42. Rioja, A (2018). *Constitución Política Comentada y su Aplicación Jurisprudencial*. Lima: Jurista Editores.
43. Rodríguez, J. (2015). *Sistemas de propulsión y clasificación de buques*. (Tesis de pregrado). Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna, España. <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/1240/SISTEMAS+DE+PROPULSION+Y+CLASIFICACION+DE+BUQUES.pdf;jsessionid=FEB656ADB5885E5C25BFD886A944E853?sequence=1>
44. Royo, P. (2016). *Situación sociolaboral del sector pesquero ecuatoriano*. Researchgate.net. 96. https://www.researchgate.net/publication/301959372_SITUACION_SOCIO_LABORAL_DEL_SECTOR_PESQUERO_ECUATORIANO
45. Samada, J. (2017). Pérdida de las funciones de centralidad en la ciudad de Manta del Ecuador. Mikarimin. *Revista Científica Multidisciplinaria*. 2(4), 137-146.
46. Sánchez, J. (2018). *Manta, identidad y destino portuario*. Recuperado de <https://revistademanabi.com/2019/11/11/manta-identidad-y-destino-portuario/>
47. Sánchez, M. y García, L. (2017). Satisfacción Laboral en los Entornos de Trabajo. Una exploración cualitativa para su estudio. *Scientia Et Technica*, 22(2), 2-12. <https://www.redalyc.org/pdf/849/84953103007.pdf>
48. Scott, B. (2015). *Análisis del Sector Pesquero Ecuatoriano a partir de la Dolarización*. (Tesis de maestría). Universidad San Francisco de Quito, Quito, Ecuador. <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/4231/1/113959.pdf>
49. Universidad Politécnica de Valencia. (2003). *Evaluación de los principales puertos de América del Sur*. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/mad_eppas.pdf
50. Vera, D., y Zambrano, J. (2012). *Riesgos que se presentan en las embarcaciones de pesca semiindustrial en el puerto de Manta y sus incidencias en los accidentes a bordo en los períodos 2005-2011*. (Tesis de pregrado).

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Manta, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.uleam.edu.ec/bitstream/123456789/1046/1/ULEAM-IMN-0020.pdf>

51. Yanes, Leopoldo, & Primera, Carmen. **Condiciones de trabajo y salud de los pescadores artesanales del occidente de Venezuela.** Salud de los Trabajadores [online]. 2006, vol.14, n.2, pp.13-28. ISSN 1315-0138.
52. Zurita, X. (2016). *Metodología para el cambio de matriz de producción aplicado a los pescadores artesanales.* (Tesis de maestría). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

ANEXO I

Encuesta utilizada en el presente estudio

Encuesta realizada a 150 trabajadores que laboran a bordo de barcos pesqueros industriales que arribaron al puerto de Manta en el primer semestre de 2021.

1. ¿Qué actividades laborales desarrollan los trabajadores de los barcos pesqueros que arribaron al puerto de Manta a bordo de los barcos pesqueros en el primer semestre de 2021?

- Realizar operaciones de carga y descarga de mercancías pesqueras
- Tareas de mantenimiento y limpieza del barco
- Ejercer de tripulante subalterno/a
- Utilizar los equipos y las herramientas disponibles para pescar
- Otra

2. ¿Cuál es la jornada laboral que deben cumplir?

- 8 horas diarias
- 12 horas diarias
- 16 horas diarias
- Más de 20 horas diarias

3. ¿Cuántos días labora usted mar adentro y cuántos días descansa en tierra durante un mes?

- Alrededor de un mes
- 2 o 3 meses
- 4 meses
- 6 meses

4. ¿Han recibido o no sus vacaciones en el último año de trabajo?

Sí

No

5. ¿Usted cuenta con un contrato acorde con la normativa jurídica laboral ecuatoriana?

Sí

No

6. ¿Usted considera que se adoptan medidas de seguridad para proteger su integridad a bordo de los barcos pesqueros?

Sí

No

7. ¿Usted considera que sus empleadores están cumpliendo con las remuneraciones establecidas, como el salario mensual de forma puntual y el pago de décimos?

Sí

No

8. ¿Usted se encuentra afiliado al Seguro Social?

Sí

No

9. ¿Cuál considera usted que es la normativa jurídica que ampara sus derechos como trabajador en el sector pesquero?

La Constitución de la República

Código de Trabajo

Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca

Normativas internacionales

Otra, cuál

ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO A BORDO¹

Nombre del buque: _____ Pabellón: _____ Número IMO (si lo hay): _____ Última versión del cuadro: _____
páginas () de ()

El número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso se determinará de conformidad con lo dispuesto en: _____ (ley o reglamento nacional), promulgado con arreglo a lo previsto en el Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques de la OIT, 1996 (Convenio 180) y en todo convenio colectivo registrado o autorizado conforme a dicho Convenio y al Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación)².

Número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso³: _____

Otras _____ prescripciones:

Puesto/grado ⁴	Horas de trabajo previstas en el mar		Horas de trabajo previstas en los puertos		observaciones
	Guardias (de - a)	Tareas no relacionadas con las guardias (de - a) ⁵	Guardias (de - a)	Tareas No relacionadas con las guardias (de - a) ⁵	

_____ Firma del Capitán

Los términos utilizados en el presente cuadro modelo figuran en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

² Véase al dorso extractos del Convenio 180 de la OIT y del Convenio de Formación.

³ Táchese según proceda.

⁴ Para los puestos/grados que figuran también en el documento relativo a la dotación de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento.

⁵ Para el personal de guardia, la columna de observaciones puede utilizarse para indicar el número de horas que se prevé dedicar a tareas no programadas, y esas horas se registrarán en la columna de horas de trabajo diarias correspondiente.

en el Convenio relativo a las horas de trabajo y a la dotación de los buques 1996 (Convenio 180).

²Puede resultar necesario efectuar cálculos o comprobaciones adicionales para garantizar el cumplimiento de las correspondientes prescripciones del Convenio relativo a las horas de trabajo y la dotación de los buques, 1996 (Convenio 180) y del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación). Este buque está sujeto a las siguientes leyes, reglas y/o convenios colectivos nacionales relativos a los límites de las horas de trabajo a los periodos de descanso:

Confirmo que el presente impreso registra de forma fidedigna las horas de trabajo o descanso del interesado.

Nombre del Capitán o de la persona autorizada a firmar el registro

Firma del Capitán o persona autorizada _____ Firma del Marino

El Marino recibirá una copia del presente registro. El presente impreso podrá examinarse y refrendarse con arreglo a los procedimientos habilitados por _____

(Denominación de la Autoridad competente)

¹ Los términos utilizados en el presente cuadro modelo figuran en el idioma de trabajo del buque y en inglés.

² Indíquese / según proceda.

³ Táchese según proceda.