



Organización
Internacional
del Trabajo

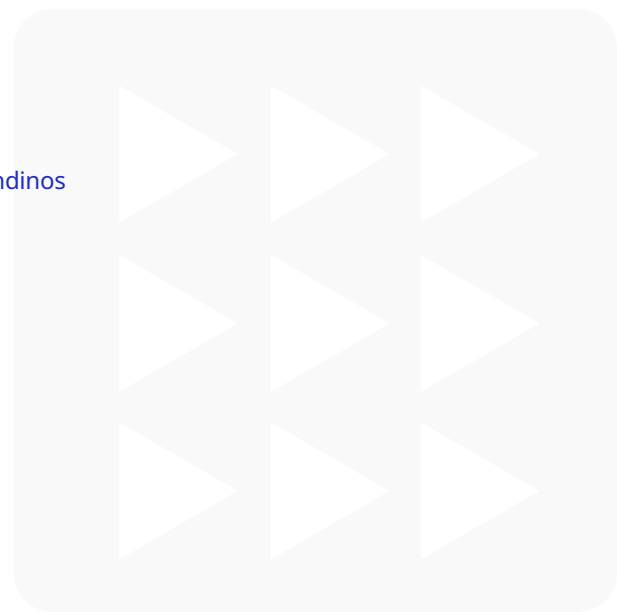
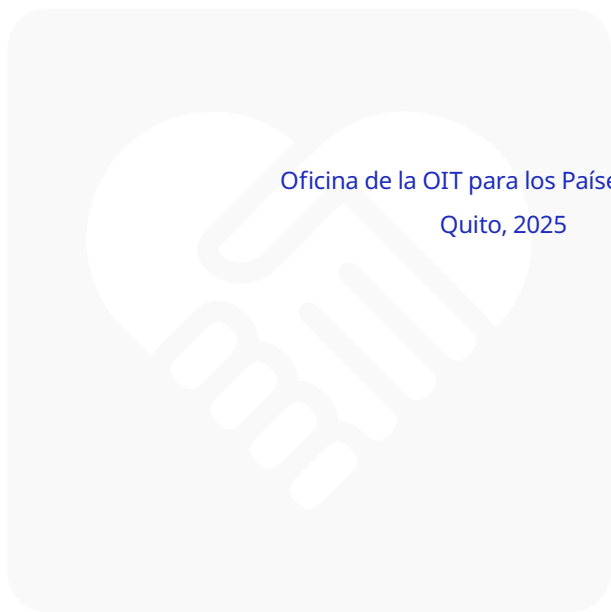
► Oportunidades para la aplicación del Convenio núm. 188 de la OIT en el Ecuador

Trabajo decente
en la pesca



► Oportunidades para la aplicación del Convenio núm. 188 de la OIT en el Ecuador

Trabajo decente en la pesca



Oficina de la OIT para los Países Andinos
Quito, 2025



Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0)

Esta obra está sujeta a una licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional. Véase: creativecommons.org/licenses/by/4.0. El usuario podrá reproducir, compartir (copiar y redistribuir), adaptar (mezclar, transformar y desarrollar el contenido de la obra original), conforme a los términos detallados en la licencia. El usuario deberá citar claramente a la OIT como fuente del material e indicar si se han introducido cambios en el contenido original. No está permitido reproducir el emblema, el nombre ni el logotipo de la OIT en traducciones, adaptaciones u otras obras derivadas.

Atribución de la titularidad - El usuario deberá indicar si se han introducido cambios y citar la obra como sigue: *Oportunidades para la aplicación del Convenio núm. 188 de la OIT en el Ecuador: Trabajo decente en la pesca*, Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo, 2025, © OIT.

Traducciones - En caso de que se traduzca la presente obra, deberá añadirse, además de la atribución de la titularidad, el siguiente descargo de responsabilidad: *La presente publicación es una traducción de una obra protegida por derechos de autor de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Esta traducción no ha sido realizada, revisada ni aprobada por la OIT y no debe considerarse una traducción oficial de la OIT. La OIT declina toda responsabilidad en cuanto a su contenido o exactitud. La responsabilidad incumbe exclusivamente al autor o autores de la traducción.*

Adaptaciones - En caso de que se adapte la presente obra, deberá añadirse, además de la atribución de la titularidad, el siguiente descargo de responsabilidad: *La presente publicación es una adaptación de una obra protegida por derechos de autor de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Esta adaptación no ha sido realizada, revisada ni aprobada por la OIT y no debe considerarse una adaptación oficial de la OIT. La OIT declina toda responsabilidad en cuanto a su contenido o exactitud. La responsabilidad incumbe exclusivamente al autor o autores de la adaptación.*

Materiales de terceros - Esta licencia Creative Commons no se aplica a los materiales incluidos en la presente publicación que, aunque no son de la OIT, están protegidos por derechos de autor. Si el material se atribuye a una tercera parte, el usuario que utilice dicho material será el único responsable de obtener las autorizaciones necesarias del titular de los derechos y de responder ante cualquier reclamación por vulneración de los derechos de autor.

Toda controversia derivada de la presente licencia que no pueda ser resuelta de manera amistosa será sometida a arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Las partes quedarán vinculadas por el laudo arbitral resultante de dicho arbitraje, que resolverá con carácter definitivo dicha controversia.

Toda consulta sobre derechos y licencias deberá dirigirse a: rights@ilo.org. Puede obtenerse información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT en: www.ilo.org/publns.

ISBN: 9789220412350 (PDF)

DOI: <https://doi.org/10.54394/FALO0113>

Las denominaciones empleadas en las publicaciones y las bases de datos de la OIT, que están en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos que contienen no implican juicio alguno por parte de la OIT sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites. Véase: www.ilo.org/descargo-de-responsabilidad.

Las opiniones y puntos de vista expresados en esta publicación incumben solamente a su autor o autores y no reflejan necesariamente las opiniones, puntos de vista o políticas de la OIT.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la OIT, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Fotografía de cubierta: ©FAO/Max Valencia



Índice

► Siglas y acrónimos	8
► Agradecimientos	9
► 1. Resumen ejecutivo	11
► 2. Antecedentes	12
2.1. Contexto internacional del sector pesquero	12
2.2. Contexto socioeconómico del sector pesquero extractivo del Ecuador	13
2.3. Marco normativo del sector pesquero	15
2.3.1. Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)	16
2.4. Marco institucional del sector pesquero	17
2.5. Caracterización del sector pesquero ecuatoriano	18
► 3. Compatibilidad y brechas entre el Convenio núm. 188 de la OIT y la legislación y práctica nacionales	20
3.1. Parte I y II – Definiciones, responsabilidades de propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones y pescadores (artículos 1-8)	20
3.1.1. Definiciones	20
3.1.2. Responsabilidades de los propietarios de los buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores	20
3.2. Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros (artículos 9-12)	21
3.2.1. Edad mínima	21
3.2.2. Examen médico	22
3.3. Parte IV – Condiciones de servicio (artículos 13-24)	23
3.3.1. Dotación mínima	23
3.3.2. Horas de descanso	23
3.3.3. Lista de tripulantes	23
3.3.4. Acuerdo de trabajo	23
3.3.5. Repatriación	25
3.3.6. Contratación y colocación	25
3.3.7. Remuneración	26

3.4. Parte V – Alojamiento y alimentación (artículos 25-28 y anexo III)	27
3.4.1. Alimentación	27
3.4.2. Alojamiento y anexo III	27
3.5. Parte VI – Atención médica (artículos 29-39)	28
3.5.1. Atención médica	28
3.5.2. Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales	28
3.5.3. Seguridad social	29
3.5.4. Accidentes de trabajo	29
3.6. Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación (artículos 40-44, anexos II y III)	30
3.6.1. Mecanismos de cumplimiento y control	30
3.6.2. Anexo II – Acuerdo de trabajo	30
3.6.3. Anexo III – Alojamiento a bordo de buques pesqueros	31
► 4. Conclusiones	33
► 5. Recomendaciones	35
► 6. Referencias	36
► Anexos	37
Anexo 1 – Listado de normativa nacional e internacional	37
Anexo 2 – Metodología del estudio	40
Anexo 3 – Matriz de análisis de brechas entre normas, políticas, prácticas nacionales y el Convenio núm. 188 de la OIT	41

Cuadros

Cuadro 1. Empleo registrado en la seguridad social en el sector extractivo de pesca, 2017-2023	14
Cuadro 2. Número de embarcaciones del sector pesquero por tipo de pesquería, 2023	18

Gráficos

Gráfico 1. Condiciones de empleo en relación con la población económicamente activa del sector agricultura, silvicultura, ganadería y pesca, 2022	13
Gráfico 2. Marco institucional del sector pesquero	17



► Siglas y acrónimos

CIAT	Comisión Interamericana del Atún Tropical
CT	Código del Trabajo
DIRNEA	Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
IESS	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
LODAP	Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca
LONGM	Ley Orgánica de la Navegación y Gestión Marítima
MDT	Ministerio del Trabajo
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
RPRETPA	Reglamento para la Relación Especial de Trabajo de Pesca de Altura y Gran Altura
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

► Agradecimientos

Este informe ha sido elaborado en el marco del proyecto «Pesca Justa: fortalecimiento del trabajo decente en el sector pesquero de América del Sur», en estrecha colaboración con el Ministerio del Trabajo, el Viceministerio de Acuicultura y Pesca del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos del Ecuador. También hemos contado con la valiosa participación de las organizaciones de empleadores y de trabajadores del Ecuador.

Agradecemos, asimismo, los valiosos comentarios recibidos de nuestros colegas de la OIT, tanto a nivel nacional, regional, como en la sede. Y hacemos un reconocimiento especial a la Oficina Regional de la FAO para América Latina y el Caribe, por brindarnos su apoyo y autorización en el uso de sus fotografías.

Este informe ha sido financiado por el Departamento de Trabajo de los Estados Unidos (USDOL) en virtud del acuerdo de cooperación número IL-37322-21-75-K del proyecto «Pesca Justa: fortalecimiento del trabajo decente en el sector pesquero de América del Sur» (RLA/21/07/USA). El 100 por ciento de los gastos totales del proyecto «Pesca Justa» se financia con cargo a fondos federales, por un importe total de 10 millones de dólares de los Estados Unidos. Esta publicación no refleja necesariamente las opiniones o políticas del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos, y la mención de marcas, productos comerciales u organizaciones no implica que el Gobierno de los Estados Unidos los apruebe.





► 1. Resumen ejecutivo

El presente documento pretende identificar las brechas legales existentes entre las normas y las prácticas nacionales y lo estipulado por el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) para, a partir de esas brechas, ofrecer recomendaciones que permitan fortalecer las capacidades de los actores sociales en el país (Gobierno, empleadores y trabajadores). El objetivo es promover que se implemente lo estipulado por el Convenio, al tiempo de evaluar la posibilidad de que se ratifique esta norma internacional del trabajo para impulsar el trabajo decente en el sector pesquero ecuatoriano.

La identificación de las brechas entre las normas y las prácticas nacionales en el Ecuador y el Convenio núm. 188 se realizó mediante un análisis exhaustivo de las diferentes normas vigentes, sean estas de rango constitucional, legal o reglamentario, así como normas técnicas. Complementariamente, se analizaron las prácticas nacionales, la información oficial de las diferentes autoridades con competencias transversales en la actividad de la pesca extractiva y la información proporcionada por las organizaciones de trabajadores y organizaciones de empleadores representativas del sector.

También se analizaron normas que regulan el ámbito laboral, incluido lo concerniente a la protección de la seguridad social, así como normas marítimas y pesqueras, en virtud del contenido del Convenio núm. 188.

Como resultado de este análisis, se desprende que **en su gran mayoría las normas y las prácticas nacionales son compatibles con el contenido del Convenio núm. 188. Sin embargo, en lo relativo al alojamiento, se observa que no existe compatibilidad normativa.** En la práctica, sobre este mismo aspecto, se evidencia que la flota mayor a 1 000 toneladas de registro bruto estaría en compatibilidad con las disposiciones referentes al alojamiento, ya que esta flota está supeditada a las exigencias de las sociedades clasificadoras de buques.

Respecto del resto de las flotas, se observa que, tanto en la práctica como en la parte regulatoria, no existe compatibilidad con las disposiciones del alojamiento referidas en el anexo III del Convenio núm. 188 de la OIT.

En este sentido, el Estado ecuatoriano, previa celebración de consultas entre las partes interesadas, podría **considerar adoptar regulaciones que sean sustancialmente equivalentes para las embarcaciones nuevas como dispone el Convenio núm. 188 de la OIT y su anexo III**, para ofrecer mejores condiciones a las personas que trabajan en el sector pesquero.

También es importante señalar que, con la finalidad de conseguir claridad en las regulaciones para la gente de pesca, el Estado ecuatoriano se beneficiaría de revisar las disposiciones constitucionales, convencionales, legales y reglamentarias, así como las normas técnicas, para que estas acojan de manera concordante lo relativo a la edad mínima, los certificados médicos, el contenido del acuerdo de trabajo y los mecanismos de control y cumplimiento. Estos últimos podrían ser articulados con las distintas autoridades para aprovechar las capacidades operativas ya existentes.

Finalmente, el Ecuador podría considerar el desarrollo de regulaciones técnicas sustancialmente equivalentes en lo referente a las dotaciones y horas de descanso, así como para promover medios eficaces de control, con el objetivo de propender al trabajo decente en el sector pesquero, en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana¹.

¹ Promover el trabajo decente es uno de los objetivos de la OIT (1999, 4).

► 2. Antecedentes

2.1. Contexto internacional del sector pesquero

De acuerdo con los estudios e informes realizados por la OIT que han motivado las normas internacionales del trabajo para el sector pesquero, la pesca es considerada una de las profesiones más peligrosas y con una de las tasas de accidentes mortales más altas². Por este motivo, **es necesario contar con normas nacionales e internacionales que protejan y garanticen las condiciones laborales de las personas que trabajan en este sector.**

Según datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), se estima que, hasta el 2020, 58,5 millones de personas trabajaban a tiempo completo o parcial, de manera ocasional o con algún estado no especificado en la pesca y la acuicultura, de este valor se estima que el 65 por ciento trabajaban en la pesca, es decir, 37,9 millones de personas. A nivel mundial existe una flota pesquera estimada de 4,1 millones de embarcaciones, de las cuales la gran parte son pequeñas (principalmente utilizadas por pescadores artesanales) y medianas. Menos del 5 por ciento son embarcaciones de 24 o más metros de eslora, con tonelajes mayores de 1 000 toneladas, que se desplazan a largas distancias (FAO 2022, 65, 70, 72).

La OIT, la FAO y la Organización Marítima Internacional (OMI) han determinado que la pesca es una actividad de riesgo. Si bien no existen datos exactos, se estima un índice anual de muertes en el sector pesquero de 80 por cada 100 000 personas (FAO, OIT y OMI 2021, 3). Los riesgos son más evidentes sobre todo con aquellos buques que pescan aguas afuera de la costa y que deben permanecer por varios días en el mar, expuestos a las condiciones de vientos y mareas que potencian el riesgo en la ejecución del trabajo, más aún para quienes lo realizan durante la noche y con pocas horas de descanso. De igual manera, representa un riesgo para las embarcaciones pequeñas, que por sus características no están diseñadas para soportar las condiciones del mar.

A todo ello se suma el vínculo existente entre prácticas de pesca no sostenibles con delitos relacionados en el sector pesquero, como el incumplimiento de los derechos laborales de quienes trabajan en el sector (FAO, OIT y OMI 2021).



©FAO/Miguel Arreátegui

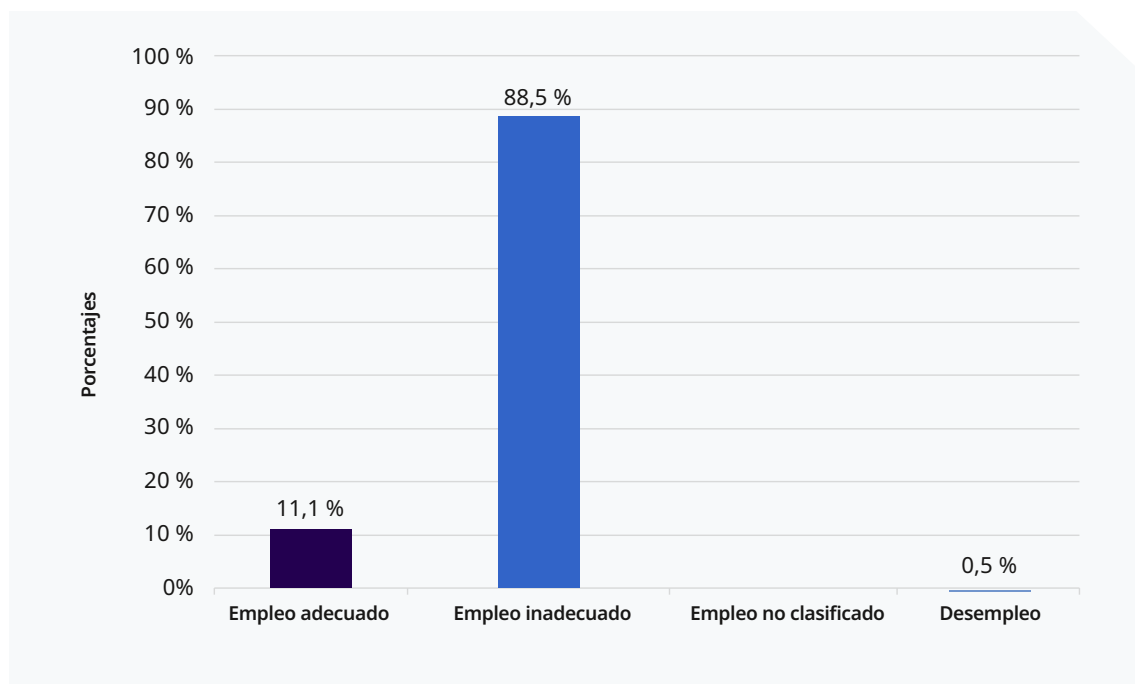
2 GB.283/2/1, párr. 43. Véase <https://webapps.ilo.org/public/spanish/standards/relm/gb/docs/gb283/pdf/gb-2-1.pdf>.

2.2. Contexto socioeconómico del sector pesquero extractivo del Ecuador

La pesca contribuye a la economía de muchos de los países costeros, como es el caso del Ecuador. Para el tercer trimestre de 2023, el sector pesca y acuicultura representó el 1,17 por ciento del producto interno bruto del país³ y en gran medida contribuye también al dinamismo de la economía local y a la subsistencia de quienes se dedican a la pesca artesanal, además de ser una fuente de alimento importante que coadyuva en la seguridad alimentaria local y global.

Las estadísticas nacionales muestran las condiciones de empleo consolidadas por actividad económica. **El sector de la agricultura, silvicultura, ganadería y pesca presenta un alto porcentaje de empleo inadecuado con relación a la población económicamente activa.**

► Gráfico 1. Condiciones de empleo en relación con la población económicamente activa del sector agricultura, silvicultura, ganadería y pesca, 2022

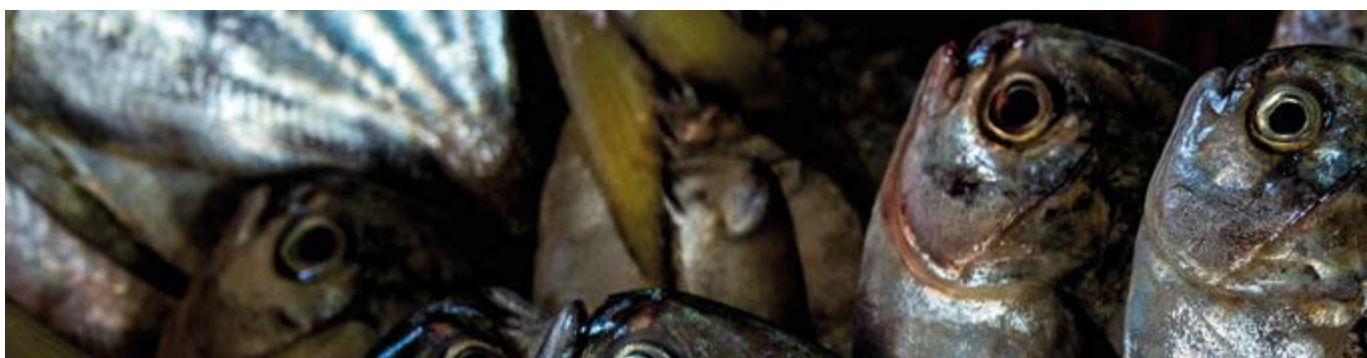


Fuente: Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), 2022.

El Registro Estadístico de Empleo en la Seguridad Social (REESS) permite observar el número de empleos, plazas de empleo y salarios de las personas afiliadas al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS). El siguiente cuadro muestra el número de empleos registrados en la seguridad social dentro del sector extractivo de pesca (incluye pesca marina y pesca de agua dulce⁴). A diciembre de 2023, se registraron 7 415 empleos en el IESS dentro del sector pesquero extractivo, lo que da cuenta del número total de personas que podrían tener un trabajo formal dentro del sector.

3 Banco Central del Ecuador, 2023. La cifra corresponde al valor agregado bruto por industrias, considerando el producto interno bruto a precios constantes y datos brutos.

4 La información no permite desagregar entre el sector pesquero industrial y artesanal, por lo que sus datos solo sirven para un propósito referencial.



©FAO/Miguel Arreátegui

► Cuadro 1. Empleo registrado en la seguridad social en el sector extractivo de pesca, 2017-2023

Empleo registrado en la seguridad social en el sector extractivo de la pesca								
Empleo registrado total en sector extractivo de pesca		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
		7 443	7 679	7 212	7 149	7 968	7 879	7 415
Empleo registrado en pesca marina		7 350	7 587	7 130	7 089	7 907	7 841	7 383
Empleo registrado en pesca agua dulce		93	92	82	60	61	38	32
Empleo por grupos de edad en pesca marina	Menor a 15 años	-	-	-	-	-	-	-
	Entre 15 y 24 años	875	823	757	727	946	959	844
	Entre 25 y 34 años	2 165	2 265	2 090	2 111	2 352	2 327	2 120
	Entre 35 y 44 años	2 095	2 155	2 063	2 072	2 236	2 132	1 985
	Entre 45 y 64 años	2 057	2 168	2 056	2 019	2 218	2 286	2 306
	65 años y más	158	176	164	160	155	137	128
Empleo por grupos de edad en pesca agua dulce	Menor a 15 años	-	-	-	-	-	-	-
	Entre 15 y 24 años	5	8	6	6	4	3	0
	Entre 25 y 34 años	22	23	19	17	16	8	6
	Entre 35 y 44 años	22	23	26	16	11	5	8
	Entre 45 y 64 años	37	31	26	16	21	14	13
	65 años y más	7	7	5	5	9	8	5

Nota: Los valores corresponden a diciembre de cada año.

Fuente: Registro Estadístico de Empleo en la Seguridad Social, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), 2017-2023.

Tomando como referencia la información proporcionada por la Subsecretaría de Recursos Pesqueros del Viceministerio de Acuicultura y Pesca del Ecuador, se registra que hasta 2023 hubo un total de 34 330 personas que trabajaban en el sector de la pesca artesanal y 6 996 en el sector industrial, lo que da un total de 41 326 personas registradas en esta actividad. Como este dato se refiere a las personas registradas en las bases de datos de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros, podría ser diferente al número total de personas que se dedican a esta actividad reportado en la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo.

En todo caso, **la proporción de personas que se encuentran registradas en la seguridad social respecto del total de personas registradas como trabajadoras de la pesca muestra importantes brechas de cobertura en materia de protección social en este sector.** Por este motivo, este dato debería ser analizado con cautela entendiendo en qué parte del sector (entre industrial y artesanal) se encuentran en mayor medida estos déficits de cobertura.



2.3. Marco normativo del sector pesquero

El marco normativo que regula el sector pesquero ecuatoriano está compuesto por la Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca, su reglamento y la normativa técnica emitida por la Autoridad Pesquera Nacional. Estas regulan la actividad en toda la cadena de producción desde la captura hasta la comercialización, también en el marco de las medidas de conservación son aplicables los convenios internacionales constitutivos de las organizaciones regionales de ordenamiento pesquero, de las cuales el Ecuador es Estado parte, y las resoluciones de dichas organizaciones.

Además, son aplicables la **Ley Orgánica de la Navegación y Gestión Marítima y la normativa técnica emitida por la Autoridad Marítima**, que la ejerce la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), y la normativa técnica emitida por esta, en cumplimiento de los acuerdos internacionales marítimos adheridos por el Ecuador, entre ellos, los más importantes: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés), Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, Convenio sobre Arqueología de Buques, entre otros.

Esta normativa regula la parte técnica aplicable a los buques en lo que tiene relación con la seguridad de la navegación y la vida de los tripulantes, así como sobre el personal a bordo en lo relativo a su formación y requisitos para embarque, estableciendo las responsabilidades de armadores y propietarios respecto del buque y de los tripulantes.

Con respecto a la normativa específica en materia laboral, los derechos de las personas trabajadoras en general están garantizados y protegidos en primera instancia por la Constitución de la República del Ecuador, la cual establece que «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»⁵.

La Constitución también establece que la seguridad social es un «derecho irrenunciable de las personas y un deber y responsabilidad del Estado, que se rige por los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiaridad, suficiencia, transparencia y participación»⁶. Además, señala que «El Estado garantizará y hará efectivo el ejercicio pleno del derecho a la seguridad social, que incluye a las personas que realizan trabajo no remunerado en los hogares, actividades de auto sustento en el campo, toda forma de trabajo autónomo y a quienes se encuentren en condiciones de desempleo»⁷.

Así también, **existen leyes orgánicas como el Código del Trabajo** –en el cual se establecen los derechos y las obligaciones de empleadores y trabajadores, las modalidades contractuales, la edad mínima para trabajar, las reglas para la seguridad y salud de las personas que trabajan, el procedimiento en caso de accidentes del trabajo, procedimientos disciplinarios, entre otros–, **así como la Ley de Seguridad Social**.

5 Constitución de la República del Ecuador, art. 33.

6 Constitución de la República del Ecuador, art. 34.

7 Constitución de la República del Ecuador, art. 34.

La normativa secundaria como el **Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo**, así como normas específicas que regulan las condiciones laborales para aquellas actividades económicas que requieren una reglamentación especial, como, por ejemplo, la pesca, forman parte también del marco normativo.

Además de la Constitución, se encuentran los convenios internacionales del trabajo de la OIT que ha ratificado el Ecuador, así como los tratados en materia de derechos humanos de contenido universal y regional que se componen de normas de cumplimiento obligatorio en el marco normativo nacional.

2.3.1. Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)

Previo al 2007, la OIT había adoptado ocho normas internacionales del trabajo que abordan diferentes temáticas con la finalidad de ofrecer una protección adecuada a las personas pescadoras. En 1920 se adoptó la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7), instrumento que fue derogado por decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo en su 107.ª reunión llevada a cabo en el 2018.

Posteriormente, en 1959 se adoptaron el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) y el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). El Convenio núm. 112 ha sido superado, y en el caso particular del Ecuador, este convenio (que fue ratificado en marzo de 1969) ya no está en vigor por su denuncia automática el 19 septiembre de 2001 debido a la ratificación por el país del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138).

En 1966 se adoptaron el Convenio sobre los certificados de competencias de pescadores, 1966 (núm. 125), el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) y la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126).

Finalmente, en 2005 fue adoptada la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196), que fue posteriormente reemplazada por la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199).

El carácter especial de la pesca llevó a la OIT a proponer una revisión y actualización de las normas internacionales mencionadas, con la finalidad de abarcar a un mayor número de personas que trabajan

en el sector de la pesca a nivel mundial y en especial a quienes lo hacen en embarcaciones de menor tamaño. En ese sentido, **se propuso el desarrollo de una norma lo suficientemente amplia y flexible que permitiera establecer estándares mínimos que garanticen el trabajo decente en el sector pesquero, considerando la diversidad de condiciones económicas y sociales de los países y las diferencias existentes en las flotas pesqueras**⁸.

En este contexto, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó en el año 2007 el **Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)**, que tiene por objetivo garantizar que quienes laboran en este sector disfruten de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que respecta a las condiciones mínimas de trabajo a bordo, las condiciones de servicio, el alojamiento y la alimentación, la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, la atención médica y la seguridad social. El mencionado convenio entró en vigor en noviembre de 2017.

De los convenios antes mencionados, el Ecuador ha ratificado, y se encuentran en vigor, el Convenio núm. 113 y el Convenio núm. 114, por su parte, el Convenio núm. 188 no ha sido ratificado por el país.



©FAO/Max Valencia

8 GB.283/2/1. Véase <https://webapps.ilo.org/public/spanish/standards/relm/gb/docs/gb283/pdf/gb-2-1.pdf>.

2.4. Marco institucional del sector pesquero

La estructura institucional del sector pesquero está conformada por instituciones rectoras de la actividad, así como por aquellas que regulan temas en materia marítima, laboral y de justicia.

► Gráfico 2. Marco institucional del sector pesquero



Fuente: Elaboración propia.



2.5. Caracterización del sector pesquero ecuatoriano

Las disposiciones del Convenio núm. 188 introducen diferencias en cuanto a los requisitos que deben cumplir las embarcaciones pesqueras en función de sus características, como tamaño o permanencia en el mar. En ese sentido, caracterizar al sector pesquero extractivo resulta importante porque permite entender cómo opera la flota en relación con las áreas de pesca (dentro o fuera de la jurisdicción nacional, cerca o lejos de la costa); identificar la autonomía de las flotas; conocer las características de aquellos buques que permanecen más de siete días en el mar o que navegan habitualmente fuera de las 200 millas; así como identificar el tamaño de los buques y su forma y el material de construcción.

El Ecuador cuenta con un registro de 6 996 personas que se dedican a la pesca industrial y 600 embarcaciones industriales con seis pesquerías autorizadas: anguila, camarón pomada, peces pelágicos pequeños, peces pelágicos grandes, pesquería polivalente de merluza y camarón, y túnidos. **Por el lado del sector artesanal, se registran 12 940 embarcaciones y 34 330 personas que laboran en este sector de la pesca⁹.**

► Cuadro 2. Número de embarcaciones del sector pesquero por tipo de pesquería, 2023

Pesquería	Número
Anguila	3
Camarón pomada	39
Peces pelágicos grandes	181
Peces pelágicos pequeños	211
Pesca polivalente merluza-camarón	55
Túnidos	111
Pesca deportiva	18
Pesca artesanal	12 940

Nota: Los datos correspondientes a las embarcaciones del sector industrial corresponden al año 2022, mientras que el número de embarcaciones de la pesca artesanal al año 2023.

Fuente: Registros administrativos del Viceministerio de Acuicultura y Pesca, 2023.

Las pesquerías de anguila, camarón, merluza, peces pelágicos pequeños y la pesquería polivalente se realizan en aguas costeras a no más allá de 20 millas desde la línea de costa. En su mayoría esta flota se caracteriza por ser de madera y por realizar capturas del día, porque sus embarcaciones no cuentan con condiciones técnicas de enfriamiento a bordo para almacenar la captura, por lo que procuran no navegar largas distancias ni permanecer varios días fuera de puerto.

Por el contrario, la flota de peces pelágicos grandes y la flota atunera se caracterizan por tener una actividad pesquera de larga distancia dentro de la zona económica exclusiva del Ecuador continental e insular, y también fuera de ella. Esta flota permanece en el mar más de diez días por faena, razón por la cual el Ministerio del Trabajo la ha regulado como una actividad especial¹⁰. Por ser pesquería de especies de atunes y especies asociadas a estos, esta flota también está regulada por las organizaciones de ordenamiento pesquero del Océano Pacífico Oriental (Comisión Interamericana del Atún Tropical - CIAT) y la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central¹¹.

9 Información proporcionada por el Viceministerio de Acuicultura y Pesca. Cabe mencionar que el número de embarcaciones y pescadores artesanales incluye a quienes tienen sus permisos caducados como vigentes. Así también, de una comparación realizada con la información que se publica en la página web de la misma institución, se han observado diferencias entre ambos registros.

10 Ecuador, Ministerio del Trabajo, *Reglamento para la relación especial de trabajo de pesca de altura*, 2014.

11 Ecuador es Estado parte de la CIAT y Estado no parte cooperante de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central.

Dentro de la flota de peces pelágicos grandes se puede encontrar una forma de pesca denominada nodriza, en la cual embarcaciones de menor tamaño realizan capturas y las almacenan en la embarcación grande. En esta práctica se puede evidenciar que las condiciones de habitabilidad para quienes intervienen en la faena de pesca no son idóneas.

Las embarcaciones de pesca artesanal, de hasta 12 metros de eslora, desarrollan sus operaciones dentro de las ocho millas o incluso fuera de ellas; en la práctica, hasta una distancia que la autonomía de los motores les permita. Estas naves son principalmente de fibra de vidrio sin cubierta y con motores fuera de borda. Se pueden encontrar también dentro de la pesca artesanal embarcaciones de madera conocidas como bongos.

La operación de las embarcaciones artesanales la realizan en su mayoría los mismos propietarios y la operan entre dos o tres tripulantes, que en muchos de los casos son parte del núcleo familiar. No obstante, existen también armadores de embarcaciones artesanales que son personas propietarias de más de tres y hasta 100 embarcaciones, las cuales operan con tripulación con carné de pescador artesanal. Los armadores de las embarcaciones cubren los gastos de la operación de pesca y la forma de pago es por reparto de las capturas. En esta modalidad de trabajo, la tripulación de las embarcaciones no suelen contar con relaciones de trabajo formal.

De las 34 330 personas que se dedican a la pesca artesanal, se registra que el 16,5 por ciento son mujeres (5 670) mientras que el 83,5 por ciento son hombres (28 660)¹².

En la pesca industrial se estima que en la pesquería de pelágicos pequeños se emplean unas 24 000 personas en todo el perfil costero; de estas, el 39 por ciento están empleadas en la captura, el 25 por ciento en la fase de procesamiento y el 36 por ciento en la fase de comercialización¹³. En la pesquería de atún, al 2017 se estimó que entre la captura y el procesamiento se generaron unas 24 000 plazas de trabajo directo, lo que permite estimar unas 120 000 plazas de trabajo de manera indirecta y en actividades conexas a la pesca (Ecuador, Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca 2017).

De acuerdo con el registro de la Autoridad Pesquera, existen 466 armadores industriales registrados. De los cuales, el 51,5 por ciento (240) son hombres, el 22,3 por ciento (104) son mujeres y en el 26,2 por ciento restante (122) el registro está a nombre de una persona jurídica.



¹² Información proporcionada oficialmente por el Viceministerio de Acuicultura y Pesca.

¹³ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), *Análisis de causa raíz y modelo de gestión participativa para la pesquería de pelágicos pequeños*, 2020, 4. Véase https://globalmarinecommodities.org/wp-content/uploads/2020/01/Resumen-Ejecutivo_ACR_PPP.pdf.

► 3. Compatibilidad y brechas entre el Convenio núm. 188 de la OIT y la legislación y práctica nacionales

El análisis de las brechas existentes entre la legislación y práctica nacionales en el Ecuador y el Convenio núm. 188 de la OIT se ha realizado considerando que el Convenio aborda una diversidad de cuestiones, como las siguientes: los requisitos mínimos para trabajar a bordo; las condiciones de servicio; el alojamiento y la alimentación; la protección en materia de seguridad y salud en el trabajo; la atención médica; y la seguridad social. Por lo tanto, se han revisado normas laborales de carácter general, de seguridad social, legislación referente a niñez y adolescencia, normas técnicas laborales, así como normas marítimas y pesqueras, con la finalidad de identificar en qué medida la legislación y las prácticas existentes son compatibles con las disposiciones del Convenio.

El análisis se ha sistematizado en función de las partes del Convenio y cada una de las temáticas abordadas en ellas.

3.1. Parte I y II – Definiciones, responsabilidades de propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones y pescadores (artículos 1 y 8)

3.1.1. Definiciones

Sobre las definiciones establecidas en el Convenio, cabe señalar que existe compatibilidad entre ellas y la normativa nacional relativa a las normas marítimas y pesqueras.

Sin embargo, respecto del apartado e) del Convenio, el cual define al «pescador» como toda persona empleada o contratada, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, en la legislación nacional no hay una definición con este alcance específico de relación laboral, sino desde la normativa marítima para el ámbito de aplicación de la Ley de Navegación, que incluye a toda persona natural y jurídica que realiza actividades profesionales u oficios relacionados con la actividad marítima incluidos la gente de mar y pesca, pero que no establece una definición del «pescador» como una

persona trabajadora en específico. La normativa pesquera tampoco tiene ese alcance, ya que define a la pesca como actividad, pero no al «pescador» como persona trabajadora; por su parte, la legislación laboral no define en ningún sentido al «pescador», solo cuenta con la definición del trabajador en general.

3.1.2. Responsabilidades de los propietarios de los buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores

Respecto a la responsabilidad de propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, se evidencia que la legislación nacional marítima y pesquera es compatible con el Convenio. No obstante, existe una ausencia en el alcance de la responsabilidad del capitán en lo relativo a la supervisión y sensibilización a bordo de la seguridad y la salud de quienes pescan y con mayor claridad la responsabilidad de las acciones para la prevención de la fatiga.

Recomendaciones

- ▶ Las autoridades competentes podrían considerar fortalecer la normativa técnica, o incluso leyes orgánicas si fuese el caso, para incluir la definición de la persona pescadora como aquella contratada, empleada o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero.
- ▶ A pesar de que la normativa nacional es compatible en estas disposiciones con el Convenio núm. 188, el Estado se podría beneficiar de incluir en su legislación con mayor precisión aspectos relativos a la responsabilidad del capitán o patrón con la supervisión de la seguridad y salud de quienes pescan, la prevención de la fatiga y la sensibilización a bordo sobre seguridad y salud en el trabajo.

3.2. Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros (artículos 9-12)

3.2.1. Edad mínima

En lo relativo a la edad mínima, se evidencia que existe compatibilidad entre la legislación y las prácticas nacionales y el Convenio núm. 188.

El Código de la Niñez y Adolescencia establece los 15 años como edad mínima para todo tipo de trabajo al igual que el Código del Trabajo, concordante con las disposiciones del Convenio.

Además, es necesario señalar que el Código del Trabajo establece la prohibición de ocupar a menores de 18 años en tareas que sean consideradas peligrosas, entre ellas, define como tal la carga o descarga de navíos y

la pesca a bordo. El Ministerio del Trabajo a través del Acuerdo Ministerial MDT-2015-0131 estableció el listado de actividades peligrosas en el trabajo de adolescentes, entre ellas se encuentran las actividades en alta mar y las actividades asociadas o relacionadas con la pesca industrial y artesanal.

De conformidad con el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, el cual establece que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio menoscabará cualquier ley, sentencia o costumbre que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que figuren en el Convenio, la norma laboral referida en el párrafo anterior establece condiciones más favorables que el Convenio núm. 188 de la OIT. En tal sentido, no solo es compatible, sino que **garantiza condiciones más favorables que el mismo Convenio**.

Por su parte, la legislación marítima vigente no establece de manera expresa la edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros¹⁴.

Recomendación

- ▶ La Autoridad Marítima podría considerar incluir en la normativa técnica lo relativo a las exigencias de la edad mínima de 18 años, en concordancia con la normativa laboral general, al tratarse de actividades peligrosas.

¹⁴ Véase la matriz de brechas respecto a la edad mínima. La Autoridad Marítima, el 15 de junio de 2023, derogó la Resolución MTOP-SPTM-2016-102, en la cual se establecía de manera expresa la prohibición para los menores de 18 años de trabajar a bordo de buques pesqueros, excepcionalmente solo estaba permitido en embarcaciones artesanales siempre que no desarrollasen actividades peligrosas.

3.2.2. Examen médico

Sobre el examen médico, el Código del Trabajo es concordante con lo que establece el Convenio núm. 113 de la OIT (que ha sido ratificado por el Ecuador) en lo referente al contenido mínimo del certificado médico.

Esto implica que se debe probar la aptitud física de la persona pescadora para el trabajo a bordo de un buque de pesca y se debe constatar que el oído y la vista sean satisfactorios, así como probar que no sufra de alguna enfermedad que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. Bajo estos términos, las disposiciones legales laborales son concordantes con el Convenio núm. 113 y, por lo tanto, también es compatible con el Convenio núm. 188.

Sin embargo, respecto a lo mencionado en el párrafo precedente, la normativa técnica marítima aplicable a la gente de pesca solo establece que el certificado debe acreditar aptitud física para desempeñarse a bordo, sin especificar la naturaleza de los exámenes ni el contenido de los certificados. A pesar de ello, en la práctica se publican en la plataforma oficial de la Autoridad Marítima los requisitos para la ficha médica que son los elementos usados para la emisión del certificado. Dentro de estos requisitos se encuentran: pago de la evaluación, pruebas de laboratorio, pruebas psicológicas, sensométricas, de imagen y odontológicas.

Además, **es importante señalar que el tiempo de vigencia de los certificados desde la normativa laboral (Código del Trabajo) es compatible con el Convenio núm. 188.** Es más, esta norma es más exigente sobre la vigencia en relación con la edad de las personas pescadoras, es decir, la vigencia de dos años la establece para mayores de 21 años y de un año para menores de 21 años. Sin embargo, la normativa marítima emitida mediante Resolución ARE-DIRNEA-SPM-004-2023, el 15 de junio del año 2023, no es compatible con el Convenio núm. 188, ya que el tiempo de vigencia de los certificados médicos esta unificado a dos años para todas las personas pescadoras sin considerar su edad.



©FAO/Max Valencia

Recomendaciones

- El Estado se beneficiaría de contar con normas técnicas homologadas sobre los certificados médicos. En ese sentido, la Autoridad Marítima podría considerar establecer normas que incluyan la naturaleza de los exámenes médicos y el contenido de los certificados médicos en concordancia con lo establecido en el Código del Trabajo.

- ▶ Así mismo, el país se beneficiaría de revisar que la normativa técnica emitida por las diferentes autoridades guarden coherencia con el marco normativo nacional que incluye los tratados ratificados por el Ecuador.

3.3. Parte IV – Condiciones de servicio (artículos 13-24)

3.3.1. Dotación mínima

Sobre la dotación mínima y las horas de descanso, cabe señalar que existe compatibilidad entre las normas nacionales y el Convenio núm. 188, resaltando que existen normas laborales y marítimas que regulan estos aspectos.

3.3.2. Horas de descanso

Sobre la jornada de trabajo y las horas de descanso, se observa que la normativa técnica marítima es compatible con el Convenio núm. 188. Por su parte, la legislación especial para la actividad de pesca, aplicable a la pesca de altura y gran altura (Acuerdo Ministerial MDT 063-2014), es también compatible, pues establece la necesidad de que las personas pescadoras gocen de periodos de descanso regulares y de duración suficiente, aunque, tomando en cuenta que estos buques permanecen más de tres días en el mar, no define el número de horas de descanso mínimas a las que deberán tener derecho. Cabe señalar que la norma técnica especial MDT 063-2014 no es aplicable a todas las pesquerías existentes.

Recomendación

- ▶ La Autoridad Laboral, previa celebración de consultas, podría considerar la actualización del Acuerdo Ministerial MDT 063-2104, en el que se incluyan de manera detallada los requisitos de la jornada de trabajo y horas de descanso y la aplicación para todos los buques pesqueros que operen por más de tres días en el mar, de manera tal de lograr compatibilidad con la norma técnica marítima.

3.3.3. Lista de tripulantes

Con respecto a la lista de tripulantes, se puede observar que la legislación nacional marítima y pesquera establece entre los requisitos para la autorización del zarpe de las embarcaciones la presentación del rol o lista de la tripulación, por lo tanto, se puede concluir que **existe compatibilidad entre las normas nacionales y las disposiciones del Convenio núm. 188.**

3.3.4. Acuerdo de trabajo

Cabe subrayar que, respecto al acuerdo de trabajo, la legislación nacional establece la obligación de contar con un contrato laboral escrito. También prevé que dicho contrato deberá incluir: la clase o las clases de trabajo objeto del contrato; la manera cómo ha de ejecutarse, es decir, si es por unidad de tiempo, por unidad de obra, por tarea, etc.; la cuantía y forma de pago de la remuneración; la duración del contrato; el lugar donde debe ejecutarse la obra o el trabajo; y la declaración de si se establecen o no las sanciones y, en caso de establecerse, la forma de determinarlas y las garantías de su efectividad.

La pesca es considerada como una actividad especial, para lo cual el Código del Trabajo ha facultado a la Autoridad Laboral su regulación específica. En ese sentido, en el año 2014 fue emitido el Acuerdo Ministerial MDT-0063, que reglamenta las relaciones laborales de la pesca de altura y gran altura. En este reglamento se ha establecido el contenido mínimo del contrato de trabajo, que debe incluir: nombres, apellidos, números de identificación, domicilio de las partes, cargo, objeto del contrato y remuneración.

Es relevante indicar que las normas laborales regulan de manera general el contenido de los contratos de trabajo y que son compatibles con el Convenio núm. 188.

Sin embargo, aún quedan por fuera algunas condiciones necesarias que deben ser parte del acuerdo laboral según lo estipulado por el Convenio, como las formas de terminación laboral, la protección que cubrirá a las personas pescadoras en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo, nombre del buque, viajes, cobertura y las prestaciones de salud y seguridad social, vacaciones, entre otras.

También conviene señalar que el Acuerdo Ministerial MDT-0063 regula las relaciones laborales de un segmento del sector pesquero del Ecuador. Es decir, es aplicable a la flota que tiene una autonomía de navegación de no menos de 15 días. Esto implica que existe otro segmento del sector pesquero industrial costero que no está regulado por este acuerdo ministerial, así como tampoco lo está el sector pesquero artesanal de embarcaciones cuya operación la realizan personas pescadoras que no son propietarias, sino que trabajan bajo la figura de pago con pesca o reparto y que no cuentan con un contrato laboral regular.

Sobre el acuerdo de trabajo, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT ha realizado solicitudes directas al Estado ecuatoriano, en el marco del Convenio núm. 114 de la OIT¹⁵. La Comisión pidió al Gobierno indicar la manera en la cual se garantiza en la práctica que todas las personas que trabajan en la pesca cuentan con un contrato de enrolamiento escrito. Sobre este tema, el Gobierno señaló que garantiza el cumplimiento mediante las inspecciones integrales que fueron creadas para fortalecer los procedimientos de inspección de trabajo.

Sin embargo, de lo expresado por el Gobierno, en la práctica se ha podido observar que no existe el número de inspectores de trabajo suficientes para realizar dichas inspecciones. Por esta razón, **podría ser beneficioso para el país que las autoridades con competencias concurrentes, como la Autoridad Marítima, coadyuven en el procedimiento de inspección laboral, considerando que cuentan con capacidad instalada para hacerlo, sea en el zarpe o en el arribo**. La Autoridad Marítima tiene personal en las capitánías de puerto y la Autoridad Pesquera dispone de 263¹⁶ inspectores pesqueros distribuidos en las diferentes caletas y puertos, con lo cual se podría ampliar sustancialmente la cobertura, lo que fortalecería el sistema de inspección.

La Comisión también observó que el Reglamento MDT-0063-2014 no establece la forma o el documento que contenga una relación de los servicios de cada persona pescadora, ni garantiza en el contenido del contrato de enrolamiento que pueda obtener información a bordo sobre las condiciones de empleo. Además, la Comisión señaló que la autoridad competente deberá determinar un documento que contenga una relación de los servicios de cada persona que trabaja en la pesca al término de cada viaje o expedición, el cual deberá ser puesto a disposición de cada persona o transcrita en su libreta profesional.

Complementariamente, mediante solicitud directa¹⁷ la Comisión de Expertos de la OIT señaló que el Reglamento MDT-0063-2014 y la resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) MTOP-SPTM-2016-102-R no aplican los artículos 5 y 8 del Convenio núm. 114 de la OIT. Por lo tanto, la Comisión pidió nuevamente al Gobierno que adoptase las medidas necesarias para aplicar los requisitos de dicho convenio.

Finalmente, es menester indicar que en el taller tripartito realizado el 25 de julio de 2023 en el marco de este estudio las partes interesadas expusieron que, en la práctica, no se cumple con la obligación de contar con un contrato laboral por escrito para una gran parte del sector pesquero.

15 OIT, Publicación: 108.ª reunión CIT, 2019. Véase https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:P13100_COUNTRY_ID:3965994,102616.

16 Información proporcionada por el Viceministerio de Acuicultura y Pesca, 2023.

17 OIT, Publicación: 109.ª reunión CIT, 2021. Véase https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4023863:NO.



©FAO/Marcelo Pavez

Recomendaciones

- El Estado podría presentar un plan elaborado para la aplicación del contenido del contrato de trabajo previa celebración de consultas con las partes interesadas, cuya aplicación sea para toda la flota nacional.
- El Estado podría beneficiarse de fortalecer los medios de control e inspección para el cumplimiento de las normas existentes en materia laboral.
- El Estado se beneficiaría de dar respuesta efectiva a los comentarios realizados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT sobre el Convenio núm. 114.

3.3.5. Repatriación

En lo referente al derecho de las personas pescadoras a la repatriación, se puede observar una gran compatibilidad entre la legislación nacional y el contenido del Convenio núm. 188, en la medida en la que el Reglamento MDT-0063-2014 establece que el armador tiene la obligación de asumir los costos de repatriación. Este reglamento es aplicable a la flota de altura y gran altura, que opera en aguas internacionales y zonas económicas exclusivas de otros países cuando cuentan con autorización, por tanto, hace uso de puertos de otros países. Complementariamente, se observa también que la legislación no establece cómo y cuándo aplica la repatriación.

Recomendación

- La Autoridad Laboral podría considerar incluir dentro de la normativa técnica especializada para pesca los requisitos y las obligaciones particulares de la repatriación.

3.3.6. Contratación y colocación

Respecto de la contratación y colocación, se evidencia una gran compatibilidad entre la legislación nacional, las políticas nacionales y el Convenio núm. 188. La Constitución de la República del Ecuador prohibió la intermediación laboral, por lo que la relación laboral es directa entre el trabajador y empleador. La colocación laboral es considerada

como un servicio público y gratuito, y es en este sentido que el país ha ratificado el Convenio sobre el servicio del empleo, 1948 (núm. 88) de la OIT.

Desde el año 2009 el servicio público de colocación se ha establecido a través de la Red Socio Empleo, actualmente denominada Encuentra Empleo, que forma parte del Ministerio del Trabajo.

3.3.7. Remuneración

En lo referente a la remuneración de quienes trabajan en la pesca, se evidencia una gran compatibilidad entre las normas nacionales y el Convenio núm. 188.

Las remuneraciones se fijan en las comisiones sectoriales, en las cuales existe la representación de trabajadores y empleadores. Sin embargo, en el caso de la pesca artesanal no operada directamente por el propietario de la embarcación, en la práctica no se observa cumplimiento respecto al cálculo de la remuneración, sea esta por salario o sistema de reparto.

Complementariamente, no se observa en la norma laboral técnica especial para la actividad de pesca que existan disposiciones claras que garanticen que todas las personas que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios

para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, incluyendo los anticipos, tal y como lo estipula el Convenio núm. 188.

Recomendaciones

- ▶ Previa evaluación y consultas, el Estado, a través de la Autoridad Laboral, podría considerar adoptar las medidas que garantizan las condiciones laborales y salariales de personas pescadoras artesanales que trabajan en embarcaciones que no son de su propiedad.
- ▶ Con el objetivo de fortalecer la legislación existente, la Autoridad Laboral se beneficiaría de actualizar la norma técnica especial para la actividad pesquera, a fin de incluir en sus disposiciones que toda persona pescadora pueda tener medios adecuados para la transferencia, sin costo alguno, de la remuneración a sus familiares en los casos que aplique, y de aplicación para todas las pesquerías.
- ▶ También se recomienda considerar la implementación de medios de control para garantizar la regularidad de la remuneración.



©FAO/Marcelo Pavez

3.4. Parte V – Alojamiento y alimentación (artículos 25-28 y anexo III)

3.4.1. Alimentación

Las normas nacionales son compatibles con el Convenio núm. 188 respecto de la obligación de los armadores de proveer de alimentación suficiente y agua a las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros. La norma laboral que regula las relaciones especiales de trabajo para la pesca de altura y gran altura, el Reglamento MDT-0063-2014, establece esta obligación para los buques pesqueros que navegan por más de 15 días. Además, la norma técnica marítima definida en la Resolución DIRNEA 017/17 establece entre los principios y las directrices para determinar la dotación mínima de seguridad de una nave el suministro de alimentos adecuados y agua potable suficiente para todas las personas a bordo.

Recomendación

- Con el fin de mejorar el cumplimiento, el Estado podría considerar que, a través de la Autoridad Laboral, en el marco de la facultad de regular las relaciones especiales de trabajo, se norme la relación especial de trabajo para todas las pesquerías que se encuentran fuera del Reglamento MDT-0063-2014.

3.4.2. Alojamiento y anexo III

Con relación al alojamiento, se ha observado que no existen normas nacionales compatibles con el Convenio núm. 188.

En la práctica, se ha advertido además la existencia de una flota particular de pesca de altura y gran altura denominada nodriza, cuyas embarcaciones no cumplirían las condiciones del artículo 26 y del anexo III del Convenio. Estas embarcaciones son de madera, unas menores y otras mayores a 24 metros de eslora. Sus capturas las realizan principalmente fuera de las 40 millas y permanecen más de tres días fuera de puerto. La pesca está a cargo de personas que van en lanchas pequeñas y la almacenan en la embarcación nodriza. Las áreas de alojamiento sirven para

la tripulación de la embarcación nodriza y también para las personas de las embarcaciones pequeñas que realizan la pesca, por este motivo, **los lugares de alojamiento no son necesariamente óptimos para quienes intervienen en la captura y permanecen en el mar más de tres días.**

Se evidencia que existen normas marítimas en las cuales se establece el requisito previo de la aprobación de planos y memoria técnica para precautelar la seguridad de la navegación; no obstante, dentro de estos requisitos no consta ninguno que se refiera a las condiciones de alojamiento para la tripulación, aunque los planos se aprueban considerando la dotación mínima por el tamaño del buque.

Recomendación

- Con el fin de disminuir las brechas de compatibilidad entre las normas nacionales y el Convenio núm. 188, previa celebración de consultas con las partes interesadas, la Autoridad Marítima podría considerar establecer la norma técnica que, en sustancia, sea equivalente al Convenio, para los buques pesqueros nuevos con cubierta y la transformación de los existentes, tomando en consideración la heterogeneidad de las flotas, tamaño, áreas de operación y desplazamiento. De igual forma, podría considerar la reserva a cualquier exclusión establecida en el artículo 3 del Convenio o las excepciones para embarcaciones que habitualmente permanezcan en el mar menos de 24 horas.

3.5. Parte VI – Atención médica (artículos 29-39)

3.5.1. Atención médica

Conviene indicar que, producto del análisis de las normas y las prácticas nacionales en lo referente a la atención y los suministros médicos, se observa que la legislación y las prácticas nacionales guardan relación y son compatibles con el Convenio núm. 188.

La Autoridad Marítima Nacional –en observancia al Convenio SOLAS enmendado; el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), 1978, en lo aplicable; y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), 1995– ha establecido las directrices de la dotación mínima¹⁸, la cual debe cumplir con los requisitos de formación para trabajar a bordo de embarcaciones pesqueras. Entre estos requisitos se encuentra la formación para prestar cuidados médicos a bordo y radiocomunicaciones, mientras que, respecto de la dotación de suministros médicos, se observa la directriz de contar con suministros necesarios. No obstante, en la legislación no existe una disposición relativa a la obligación de prestar asesoría médica por radio o de prestar atención médica en tierra, particularmente en los casos graves y en puerto extranjero.

Recomendación

- La Autoridad Marítima Nacional, con la finalidad de fortalecer la legislación, podría evaluar incluir en las normas técnicas marítimas el detalle del equipo y suministro médico a bordo y su forma de conservación, especialmente para buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, en línea con lo estipulado por el Convenio núm. 188. Así también, se beneficiaría de incluir la implementación de las consultas médicas a bordo, como mecanismo para garantizar la atención médica de la tripulación y la obligación de prestar atención en tierra en casos graves y en puertos extranjeros.

3.5.2. Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales

En lo referente a la seguridad y salud en el trabajo y la prevención de accidentes de trabajo, del análisis de las normas nacionales se observa que en el Código del Trabajo existen disposiciones en esta materia, las cuales se entiende que son de aplicación obligatoria para todas las personas trabajadoras en general.

A pesar de que existen normas nacionales que son altamente compatibles con el Convenio núm. 188, en la práctica se evidencia que dichas normas no están enfocadas en las condiciones particulares del trabajo que realizan las personas a bordo de buques pesqueros.

Sin embargo, del análisis de su contenido, se advierte que las disposiciones se enfocan en fábricas y talleres que operan en tierra y no en la naturaleza de actividades que se realizan a bordo de buques pesqueros.

Del análisis de la información publicada por la Autoridad Marítima, se observa entre sus directrices la implementación del Código internacional de gestión de la seguridad para buques pesqueros mayores a 500 toneladas de registro bruto, como parte de los contenidos del Convenio SOLAS. El código antes

mencionado tiene como objetivo garantizar la seguridad marítima a fin de evitar las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas en el mar y los daños al medio ambiente marino. También las normas técnicas relativas a la formación de la gente de mar y pesca, emitidas por la Autoridad Marítima en el marco del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, coadyuva a la prevención de los riesgos de trabajo.

¹⁸ Principios relativos a las dotaciones mínimas de seguridad de las naves, DIRNEA 017/17. Esta resolución es aplicable también para buques de pesca.

Recomendación

- El Estado, a través de la Autoridad Marítima Nacional, que es la responsable de la implementación del Código internacional de gestión de la seguridad para buques pesqueros, junto con la Autoridad Laboral, se beneficiaría de implementar normas técnicas sobre la seguridad y salud en el trabajo para actividades a bordo de buques pesqueros en la aplicación de los requisitos detallados en los artículos 31 al 33 del Convenio núm. 188, considerando los riesgos diferenciados de esta actividad.

3.5.3. Seguridad social

En lo referente a la seguridad social, cabe señalar que, del análisis realizado sobre las normas nacionales en materia laboral y de seguridad social, se puede observar que estas son compatibles con las disposiciones del Convenio núm. 188. La Constitución de la República del Ecuador define que la seguridad social es obligatoria y universal, en este sentido, todo empleador tiene la obligación de asegurar a sus trabajadores. Además, también establece que el Estado deberá garantizar y hacer efectivo el derecho a la seguridad social.

Es necesario subrayar que desde el enfoque normativo se puede observar que existe una amplia compatibilidad con el Convenio núm. 188; sin embargo, **en la práctica se conoce que para las personas que se dedican a la pesca artesanal y no son propietarias ni operan directamente la embarcación, las relaciones laborales son informales y, por lo tanto, no existe afiliación a la seguridad social.**

Si bien en la propia Constitución de la República se establece al Seguro Social Campesino como un régimen especial que cubre a personas trabajadoras rurales y pescadoras artesanales, en el taller tripartito realizado el 25 de julio de 2023 a propósito del presente estudio, quienes laboran en la pesca artesanal y en las flotas costeras han mencionado que el Seguro Social Campesino no responde a su realidad ni a sus necesidades, lo que genera desincentivos para que se afilien al sistema.

Recomendaciones

- El Estado, a través de la Autoridad Laboral y de Seguridad Social, se beneficiaría de definir los mecanismos de consulta adecuados que permitan garantizar la seguridad social de toda persona pescadora, ya sea asalariada o que labore por cuenta propia, en condiciones no menos favorables a las que se aplican a las demás personas que trabajan en tierra.
- También se recomienda que se establezcan mecanismos regulatorios y de control para la formalización de las relaciones laborales de ciertas pesquerías. Además de que el Estado se beneficiaría de analizar los medios oportunos para promover la afiliación de las personas que trabajan por cuenta propia, incluidas las que se dedican a la pesca.

3.5.4. Accidentes de trabajo

En lo referente a la prevención de accidentes del trabajo, se puede observar que existe compatibilidad entre las normas nacionales y el Convenio núm. 188.

El Código del Trabajo establece la obligación para el empleador de prestar, sin derecho a desembolso, asistencia médica, quirúrgica, farmacéutica a quien resulte víctima de un accidente de trabajo, así como la obligación de indemnizar a sus derechohabientes en caso de muerte a causa de dicho accidente.

Recomendación

- ▶ Con el fin de mejorar el alcance de la prevención e intervención en los casos de accidentes del trabajo de quienes laboran a bordo de buques pesqueros, dadas las condiciones particulares de esta actividad, se sugiere que la Autoridad Laboral considere la posibilidad de adoptar normas técnicas en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes a bordo de buques pesqueros. En este sentido, se deberá prestar atención sobre la responsabilidad de los armadores en los casos de salud y atención médica cuando se encuentren en el mar o en puerto extranjero, que incluya sufragar los gastos médicos durante el tratamiento en un país extranjero hasta la repatriación, para todas las pesquerías.

3.6. Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación (artículos 40-44, anexos II y III)

3.6.1. Mecanismos de cumplimiento y control

Con respecto a los mecanismos de cumplimiento y control, se observa que existe el mecanismo de inspecciones integrales, señaladas en el Acuerdo Ministerial MDT-2016-0303, con las cuales los inspectores de trabajo son los responsables de ejecutar los procesos de verificación de cumplimiento de las normas laborales a través de mecanismos electrónicos o visitas de campo a los sitios de trabajo. Sin embargo, se puede señalar que en la práctica estas inspecciones son insuficientes, debido a que la cantidad de inspectores laborales en las provincias resulta escasa para abordar la demanda de todos los sectores o actividades económicas.

Además, es importante señalar que en la legislación nacional no existe un certificado de cumplimiento en materia laboral, como mecanismo de control y seguimiento dentro del sector pesquero.

Recomendaciones

- ▶ Con la finalidad de hacer efectivo el control de la aplicación de las normas laborales, y de garantizar el derecho al trabajo decente de las personas pescadoras, el país, a través de las autoridades laborales, pesqueras y marítimas, podría analizar la pertinencia de implementar inspecciones conjuntas que promuevan mecanismos de control más efectivos. Lo anterior considerando que, por un lado, la Autoridad Marítima con las capitanías de puerto controlan los documentos habilitantes previo al zarpe y, por el otro lado, la Autoridad Pesquera cuenta con inspectores de pesca al momento del arribo en el control de las descargas. Esta capacidad instalada permitiría fortalecer los medios de control a través de inspecciones coordinadas con estas instituciones.
- ▶ El país se beneficiaría de contar e implementar el certificado de cumplimiento laboral, como mecanismo de control continuo en el sector pesquero, como lo estipula el artículo 41 del Convenio núm. 188.

3.6.2. Anexo II – Acuerdo de trabajo

El anexo II del Convenio núm. 188, referido al acuerdo de trabajo de las personas pescadoras, se analizó en el apartado 5.3 de este informe en relación con los artículos 16 al 20 del Convenio. No obstante, se puede añadir al análisis que **las normas nacionales tienen un grado de compatibilidad con el**

contenido del anexo II. En particular, las normas que regulan la relación especial de trabajo para la pesca de altura y gran altura. Conviene además señalar que el Código del Trabajo establece en términos generales el contenido del acuerdo de trabajo; sin embargo, como ya se señaló, dicho contenido no abarca todos los temas definidos en el anexo II, como son las formas de terminación laboral, la protección que cubrirá a las personas pescadoras en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo, nombre del buque, viajes, cobertura y las prestaciones de salud y seguridad social, vacaciones, entre otros.

Así también, como fue mencionado anteriormente, se evidencia que, en la práctica, tanto en aquellas pesquerías que no están reguladas por el Acuerdo Ministerial para la pesca de altura y gran altura, como también en la pesca artesanal no operada directamente por el propietario, no se cumple la existencia de acuerdo de trabajo para las personas pescadoras.

Recomendación

- La Autoridad Laboral podría considerar la adopción de normas técnicas para la relación especial de trabajo en la actividad de pesca, que abarque a los diferentes tipos de pesquerías, en las que incluya el contenido del acuerdo de trabajo como lo establecen las disposiciones del anexo II del Convenio núm. 188. Así mismo, podría considerar, previa celebración de consultas, si las razones lo justifican, la aplicación progresiva del contenido del acuerdo de trabajo.

3.6.3. Anexo III – Alojamiento a bordo de buques pesqueros

Este análisis se abordó anteriormente en el apartado 5.4 de este informe en relación con los artículos 25 al 28 del Convenio. Sobre ello, merece resaltar que **la brecha más importante entre la legislación y las prácticas nacionales y el Convenio se da precisamente sobre el alojamiento a bordo de buques pesqueros, pues no se observa en el análisis de las normas nacionales compatibilidad respecto del alcance del anexo III.**

Recomendación

- El Estado, previa celebración de consultas con las organizaciones de trabajadores y empleadores representativas, se beneficiaría de adoptar normas que sean sustancialmente equivalentes a lo establecido en el Convenio para regular las condiciones de alojamiento de aquellas embarcaciones nuevas con cubierta y de aquellas existentes que se han transformado y que tengan una eslora igual o superior a 24 metros, tomando en cuenta la factibilidad para la adopción de dichas normas o las medidas que procedan para extender progresivamente los requisitos o las exclusiones, de ser el caso.



©FAO/Marcelo Pavez





► 4. Conclusiones

El Ecuador es un país que tiene una presencia relevante en la actividad pesquera a nivel mundial. Cuenta con la flota atunera más grande del Pacífico Oriental y con la mitad de la capacidad en metros cúbicos de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT). Esto le ha permitido ubicarse a nivel mundial como el segundo país exportador de atún en conserva.

Además de la pesquería del atún, el país cuenta con seis pesquerías industriales adicionales y 12 940 embarcaciones artesanales, en las que trabajan miles de personas de manera directa e indirecta en esta actividad económica.

En este contexto, es fundamental fortalecer las capacidades del Gobierno, organizaciones de empleadores y organizaciones de trabajadores del sector pesquero, para implementar mecanismos que aseguren mejores condiciones laborales para la gente de pesca, en línea con lo que estipula el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) de la OIT.

El análisis realizado sobre la identificación de brechas entre las normas y las prácticas nacionales con relación a las disposiciones del Convenio núm. 188 ha permitido concluir que **existe un elevado nivel de compatibilidad con gran parte de su contenido.**

También el análisis ha permitido identificar las brechas reales entre las normas nacionales y el Convenio, las cuales se centran en lo relativo al alojamiento y la ausencia de normas nacionales que en sustancia sean similares al Convenio en esta materia. De forma complementaria, se ha subrayado la **necesidad de fortalecer los mecanismos de inspección como medio para reforzar el cumplimiento de las obligaciones laborales para empleadores y trabajadores.**

Además, a través del análisis de las normas y prácticas nacionales, se ha logrado identificar la **necesidad de fortalecer o implementar algunas normas técnicas laborales y marítimas que permitan mayor claridad y garantía para el trabajo decente en el sector pesquero**, y que promuevan también que la legislación se cumpla en la práctica.





► 5. Recomendaciones

Del análisis realizado se ha podido observar que las normas y las prácticas nacionales tienen una elevada compatibilidad con gran parte del contenido del Convenio núm. 188 de la OIT. Sin embargo, también se ha podido constatar que existen incompatibilidades y brechas, que podrían ser solventadas con algunos ajustes a las normas técnicas laborales y marítimas y el fortalecimiento de las capacidades institucionales y la cooperación entre autoridades competentes.

A lo largo del informe se han expuesto las recomendaciones particulares para cada brecha identificada. Sobre la base de esas recomendaciones específicas, a continuación, se resumen algunas recomendaciones generales cuyo análisis e implementación, siempre sobre la base de un proceso de diálogo con las organizaciones representativas de empleadores, trabajadores e instituciones de gobierno relevantes, permitirían fortalecer las condiciones de trabajo del sector pesquero ecuatoriano:

- Desarrollar un sistema de inspección conjunta y articulada entre las autoridades laborales, pesqueras y marítimas, aprovechando las capacidades instaladas, en particular, los procesos en marcha en las inspecciones pesqueras, los medios de verificación previo al zarpe o al arribo, y el número de inspectores pesqueros y el personal en las capitanías. Este sistema contribuirá a mejorar el control y cumplimiento laboral en el sector pesquero.
- Fortalecer las normas técnicas marítimas existentes para aclarar el alcance de los exámenes médicos, la atención médica a bordo, el tipo de suministros médicos, así como su conservación.
- Desarrollar normas técnicas de prevención de accidentes del trabajo a bordo de buques pesqueros, considerando las particularidades de este sector.
- Desarrollar normas técnicas para la relación especial de trabajo para todas las pesquerías, en las cuales se incluya el contenido del acuerdo de trabajo de la persona pescadora en función de lo estipulado por el anexo II del Convenio núm. 188.
- Previa celebración de consultas con las organizaciones de trabajadores y empleadores representativas, generar normas técnicas para la construcción de buques nuevos y la transformación de los existentes, que contengan regulaciones respecto a las condiciones óptimas para el alojamiento de la tripulación, en línea con lo estipulado por las disposiciones del Convenio núm. 188 sobre este respecto.
- Evaluar la cobertura del sistema de seguridad social para quienes trabajan en la pesca y, de ser el caso, analizar reformas para adecuar el sistema a las condiciones particulares de la actividad.

► 6. Referencias

Ecuador, Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. 2017. *Informe sobre el sector atunero ecuatoriano*.

<https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/Reporte-del-sector-atunero.pdf>.

FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura). 2022. *El estado mundial de la pesca y la acuicultura: Hacia la transformación azul*.

<https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/ae439370-d5a7-4552-9968-46ab8dd13b58/content/cc0461es.html>.

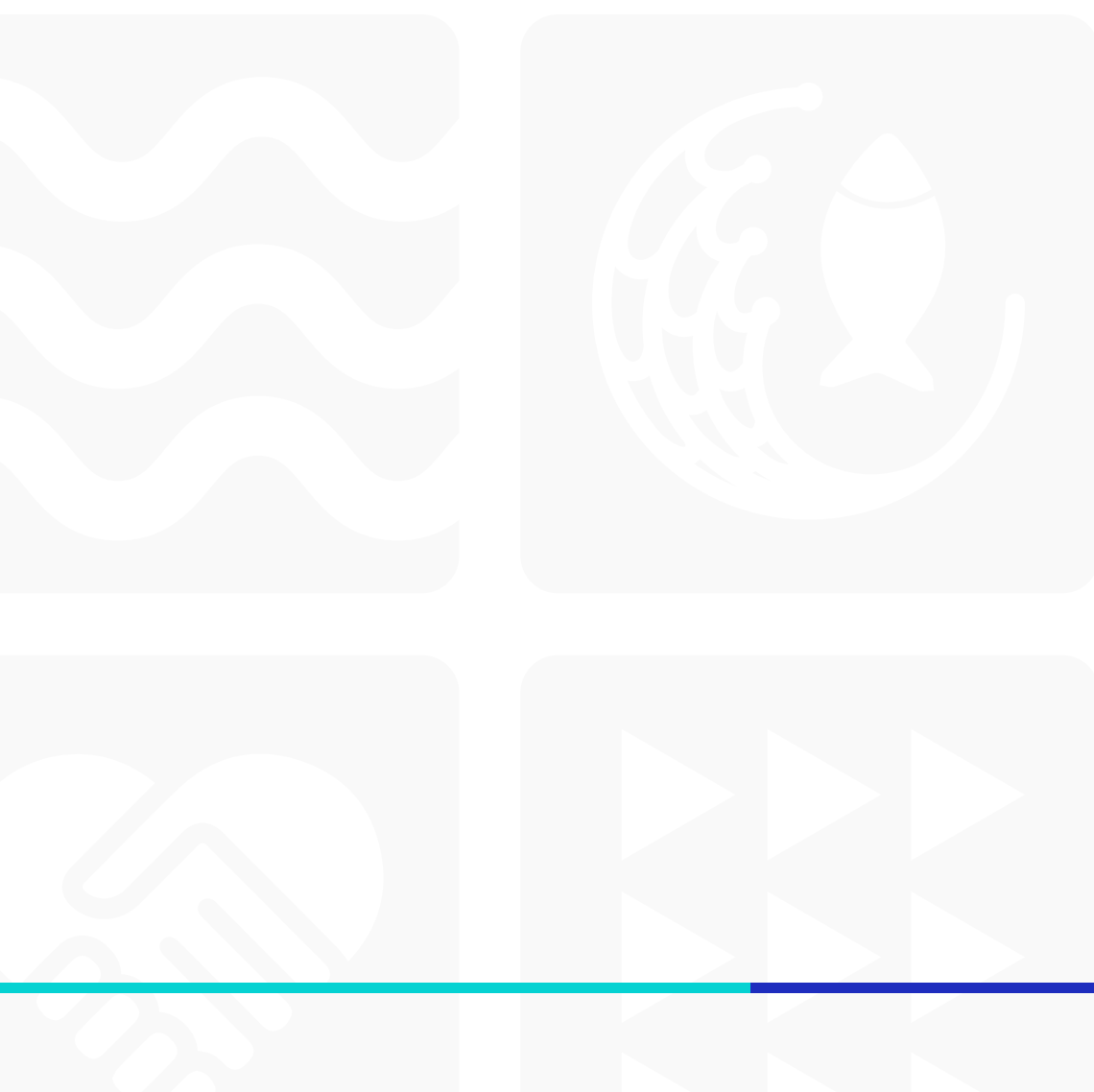
FAO, OIT y OMI (Organización Marítima Internacional). 2021. *Uniando esfuerzos para forjar el futuro del sector pesquero: Promoción de la seguridad y el trabajo digno en las pesquerías por medio de la aplicación de normas internacionales*.

<https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/d64fe7ee-b71e-4e6f-adea-a82f9b122ae0/content>.

OIT. 1999. *Trabajo decente*. Memoria del Director General. Conferencia Internacional del Trabajo, 87.^a reunión, Ginebra.

———. 2007. Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188).

https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312333.



► Anexos

Anexo 1 – Listado de normativa nacional e internacional

NORMATIVAS Y ENLACES	
ARE-DIRNEA-SPM-004-2023	Requisitos para la obtención y renovación de documentos habilitantes para la gente de mar, pesca, personal fluvial, lacustre y actividades subacuáticas. http://www.edicioneslegales-informacionadicional.com/webmaster/directorio/RO332_2023.pdf
Circular DIRNEA-SPM-004-2022	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
Circular DIRNEA-SPM-006-2021	Directrices para la implementación del Código internacional de gestión de la seguridad. https://www.dirnea.org/circulares
CRE	Constitución de la República del Ecuador. https://www.lexis.com.ec/biblioteca/constitucion-republica-ecuador
CNA	Código de la Niñez y Adolescencia. https://www.lexis.com.ec/biblioteca/codigo-ninez-adolescencia
CT	Código del Trabajo. https://www.lexis.com.ec/biblioteca/codigo-trabajo
Decisión CAN 584	Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo. https://www.tribunalandino.org.ec/libros/Cuaderno%20Judicial008_P-2022.pdf
LODAP	Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2022-05/Documento_Ley-Organica-para-Desarrollo-Acuicultura-y-Pesca.pdf
LONGM	Ley Orgánica de la Navegación y Gestión Marítima. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Navegacion-Gestion-Seguridad-y-Proteccion-Maritima-2021.pdf
LSS	Ley de Seguridad Social. https://www.gob.ec/regulaciones/ley-seguridad-social
MDT 2016-0303	Normas generales aplicables a las inspecciones integrales del trabajo. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-11/Documento_Acuerdo-Ministerial-1.pdf
IRRCHYST MDT-2015-0141	Instructivo para el registro de reglamentos y comités de higiene y seguridad en el trabajo. https://www.oficial.ec/acuerdo-mdt-2015-0141-expidese-instructivo-registro-reglamentos-comites-higiene-seguridad-en-trabajo

MDT-2022-234	Acuerdo Ministerial que fija los sueldos y salarios mínimos sectoriales y las tarifas para el sector privado. https://vlex.ec/vid/mdt-2022-234-fijense-920747467
MDT-2015-0131	Listado de actividades peligrosas en el trabajo de adolescentes. https://www.pudeleco.com/clegal/laboral/2015/ill15018.pdf
Resolución MTOP-SPTM-2016-102-R	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. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/3_MTOP-SPTM-2016-0102-R_RO%20830_31AGO2016%20PERSONAL%20MARITIMO%20PORTUARIO.pdf Se encuentra derogada.
Convenio núm. 112	Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112). https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C112
Convenio núm. 113	Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113). https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C113
Convenio núm. 114	Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C114
Convenio núm. 125	Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125). https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C125
Convenio núm. 126	Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126). https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C126
Convenio núm. 188	Convenio sobre trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312333
RAM	Reglamento a la Actividad Marítima. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_REGLAMENTO-A-LA-ACTIVIDAD-MARITIMA.pdf
Resolución 957	Reglamento del Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo. https://www.cip.org.ec/attachments/article/112/Reglamento%20Instrumento-Andino-de-Seguridad-y-Salud-en-el-Trabajo.pdf
Resolución DIRNEA 017/17	Principios Relativos a las Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves. https://www.dirnea.org/resoluciones#:~:text=Res.,de%20seguridad%20de%20las%20naves
Resolución DIRNEA 020/17	Normar la ejecución de reconocimiento y auditorías a naves nacionales y extranjeras que operan en el país. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/Res.%20020-17%20Inspecciones%20y%20Auditorias%20a%20naves%20ecuatorianas.pdf
RDSGRDT	Reglamento del Seguro General de Riesgos del Trabajo, Resolución IESS 513 https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-10/C.D.%20513.pdf
RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014	Reglamento para la Relación Especial de Trabajo de Pesca de Altura y Gran Altura https://vlex.ec/vid/reglamento-especial-altura-gran-507312038
RDSYST	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores. https://ewsdata.rightsindevelopment.org/files/documents/19/IADB-EC-L1219_f25d5vw.pdf

SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. https://www.gob.ec/regulaciones/convenio-internacional-seguridad-vida-humana-mar-solas
STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx#:~:text=The%20International%20Convention%20on%20Standards,Seafarers%20on%207%20july%201978
STCW-F	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx

Anexo 2 – Metodología del estudio

La metodología aplicada al presente estudio se basó en dos elementos fundamentales. Por un lado, un análisis normativo de fuentes oficiales como leyes, reglamentos, instructivos, políticas públicas u otras medidas que permitan determinar el grado en el cual dichos instrumentos incorporan o cumplen las disposiciones del Convenio núm. 188 de la OIT, tanto en el marco normativo pesquero, laboral y de regulación marítima. Por el otro lado, la realización de talleres tripartitos con los constituyentes de la OIT para informar sobre el contenido del Convenio, así como para validar las brechas y recomendaciones identificadas en el estudio.

Para ese fin, se analizó el contenido del Convenio y su alcance para identificar los posibles inconvenientes de su aplicación en la práctica pesquera del Ecuador, analizando las pesquerías existentes en el país y considerando las particularidades propias de cada una. Lo anterior, con la finalidad de identificar posibles dudas, obstáculos y razones que podrían llevar a una dificultad en el proceso de implementación y posible ratificación del Convenio.

El análisis incluyó la revisión de información estadística existente sobre los temas laborales en el sector pesquero, como número de personas que trabajan en la pesca y embarcaciones en el sector industrial y artesanal, cobertura de la seguridad social y la participación de mujeres en el sector.

Con ello, se elaboró la matriz de brechas entre las normas, políticas y prácticas nacionales y las disposiciones del Convenio núm. 188 de la OIT, y sobre esa base se esbozaron recomendaciones específicas y generales que permitirían cerrar esas brechas.

Anexo 3 – Matriz de análisis de brechas entre normas, políticas, prácticas nacionales y el Convenio núm. 188 de la OIT



Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
Art. 1, apartados a) d), e), g) y l)	LODAP. Art. 7 núm. 42. Pesca artesanal. – Actividad de pesca y recolección que se realiza de manera individual, autónoma o colectiva, por hombres o mujeres, grupos familiares o asentadas en comunidades costeras, ribereñas y en aguas interiores e insulares, realizada predominantemente de forma manual, para mejorar su calidad de vida y aporte a la soberanía alimentaria, con o sin el empleo de una embarcación artesanal. LODAP. Art. 7 núm. 46. Pesca industrial. – Actividad extractiva realizada por embarcaciones con sistemas de pesca hidráulicos, mecanizados y tecnificados que permitan la captura de recursos hidrobiológicos. LODAP. Art. 7 núm. 11. Armador pesquero. – Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera propietaria o no de una nave que asume su gestión náutica y operación comercial pesquera, ya sea directamente o a través de una persona distinta a esta. LONGM. Art. 2 núm. 2. – Ámbito personal. – Las personas naturales y jurídicas que ejercen profesiones, actividades marítimas, oficios u ocupaciones relacionadas con la actividad marítima, fluvial y lacustre, incluyéndose a la gente de mar y pesca, organizaciones y gremios de personal a bordo, centros de capacitación y empresas de servicios conexos. RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 3 b). – Tripulante o pescador. – Persona natural que presta servicios idóneos y calificados en faenas pesqueras, y la extracción de especies bioacuáticas. LODAP. Art. 7 núm. 31. – Embarcación pesquera. Embarcaciones utilizadas para pescar, que estén destinadas a la pesca y cualquier otra que participe directa o indirectamente en operaciones y/o faenas de pesca. LODAP. Art. 7 núm. 17. – Capitán de pesca. Persona responsable de dirigir la actividad pesquera y encargada de declarar las capturas realizadas por la embarcación a su cargo.	Se considera que la normativa nacional es compatible con el artículo 1, apartado a) del Convenio núm. 188. Si bien no tiene una definición exacta de «pesca comercial», se podría considerar en las definiciones de la LODAP sobre pesca artesanal e industrial al contenido de la pesca comercial definida en el Convenio núm. 188. Se considera que la legislación nacional es compatible con el apartado d) del Convenio núm. 188 sobre la definición de «propietario de buque pesquero» o armador. La legislación nacional no cuenta con una definición de «pescador» con el sentido y alcance del Convenio núm. 188. En la legislación el enfoque es el ámbito personal de aplicación de la ley a personas naturales o jurídicas que ejerzan actividades profesionales u oficios relacionados con la actividad marítima incluyendo a la gente de pesca. Esta disposición no define al pescador como la persona empleada o contratada para trabajar a bordo de un buque pesquero. En la LODAP, existe la definición de «pescador» como la persona que presta servicios en faenas de pesca. Si bien esta definición podía tener un sentido similar; sin embargo, el reglamento que lo define aplica solamente a la pesca de altura. Se considera que la legislación nacional es compatible con el apartado l) del Convenio núm. 188 sobre la definición de «capitán o patrón». Se considera que la legislación nacional marítima y pesquera es compatible con las definiciones de los apartados h), i) y j) del Convenio núm. 188, que guardan coherencia con el Convenio STCW-F de 1995 por tratarse de buques pesqueros. En la normativa laboral general, no existen definiciones específicas sobre la definición de «pescador» en el alcance de la persona que trabaja a bordo de un buque pesquero.	Las Autoridades Marítimas, Pesquera y Laboral podrían considerar fortalecer la normativa técnica, o las leyes orgánicas si fuese necesario, con la definición de «pescador» como la persona empleada o contratada, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, en conformidad con el artículo 1, e) del Convenio. El Estado lograría beneficiarse de contar con una legislación aplicable para todas las personas pescadoras.
Art. 8, párrafos 1 y 2	LODAP. Art 7 núm. 11. – Armador. – Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera propietaria o no de una nave que asume su gestión náutica y operación comercial pesquera, ya sea directamente o a través de una persona distinta a esta. LONGM. Autoridad del capitán. – El capitán de una nave es el responsable de la conducción segura de la navegación y tiene la autoridad para implementar los principios sobre la gestión de la seguridad y protección ambiental a bordo. CT. Art. 36. – Representantes de los empleadores. – Son representantes de los empleadores los directores, gerentes, administradores, capitanes de barco y, en general, las personas que a nombre de sus principales ejercen funciones de dirección y administración, aun sin tener poder escrito y suficiente según el derecho común.	Se considera que la legislación nacional marítima y pesquera es compatible con las disposiciones del Convenio núm. 188 en lo relativo a la responsabilidad del armador de asegurar al capitán los medios para el cumplimiento de las obligaciones. La legislación pesquera establece al armador como la persona natural o jurídica que asume la responsabilidad de la gestión náutica y comercial de la nave. En este sentido, se puede colegir que el armador está obligado a brindar los medios necesarios al capitán para que este último cumpla con sus obligaciones. Además, la legislación marítima y laboral es compatible con el Convenio núm. 188 y establece la responsabilidad del capitán con la nave y su gestión con la seguridad, así como la calidad de representante del empleador, por tanto, cuenta con funciones de dirección y administración.	Se podría sugerir considerar que en la legislación marítima laboral y pesquera se estableciera con mayor precisión lo relativo a la responsabilidad del capitán o patrón con la supervisión de la seguridad y salud de las personas pescadoras, la prevención de la fatiga y la sensibilización a bordo sobre la seguridad y salud en el trabajo.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
Art. 9	CT. Art. 35. – Quienes pueden contratar. – [...] los adolescentes que han cumplido 15 años de edad tienen capacidad legal para suscribir contratos de trabajo, sin necesidad de autorización alguna y recibirán directamente su remuneración. CT. Art. 138. – Trabajos prohibidos a menores. – Se prohíbe ocupar a mujeres y varones menores de 18 años en industrias o tareas que sean consideradas como peligrosas e insalubres, las que serán puntualizadas en un reglamento especial que será elaborado por el Consejo Nacional de la Niñez y Adolescencia, en coordinación con el Comité Nacional para la Erradicación Progresiva del Trabajo Infantil-CONPTI, de acuerdo a lo previsto en el Código de la Niñez y Adolescencia y los convenios internacionales ratificados por el país. Se prohíben las siguientes formas de trabajo: [...] e) la carga o descarga de navíos, aunque se efectúe por medio de grúas o cabrias; [...] l) la pesca a bordo. MDT-2015-0131. Art. 5. Listado de actividades peligrosas en el trabajo de adolescentes. – Por medio del presente Acuerdo, y sin perjuicio de lo señalado en el artículo 138 del Código del Trabajo, se establecen las siguientes actividades peligrosas dentro del trabajo de adolescentes: [...] 15) Actividades en alta mar, consideradas como las actividades realizadas más allá de las 200 millas marinas. 16) Actividades asociadas y/o relacionadas con la pesca industrial y artesanal. Código de la Niñez y Adolescencia. Art. 82. – Edad mínima para el trabajo. – Se fija en 15 años la edad mínima para todo tipo de trabajo, incluido el servicio doméstico, con las salvedades previstas en este Código, más leyes e instrumentos internacionales con fuerza legal en el país. [...] El Ministerio encargado de las Relaciones Laborales, de oficio o a petición de cualquier entidad pública o privada, podrá autorizar edades mínimas por sobre la señalada en el inciso anterior, de conformidad con lo establecido en este Código, la ley y en los instrumentos internacionales legalmente ratificados por el Ecuador. Resolución MTOP-SPTM-2016-102-R. Art. 49. – [...] para laborar en buques pesqueros, deberán presentar la solicitud para realizar el curso correspondiente, cumpliendo los siguientes requisitos: 1. Para marinero pescador 1. Ser mayor de edad; ...	La legislación laboral establece como edad mínima los 15 años para todo tipo de trabajo, al igual que el Código de la Niñez y Adolescencia. Por su parte, el Código del Trabajo también ha establecido la prohibición de ocupar a menores de 18 años en actividades consideradas peligrosas, dentro de las cuales incluye a la pesca a bordo. Así también, la Autoridad Laboral, mediante norma técnica, ha establecido un listado de actividades peligrosas en el trabajo de adolescentes, señalando entre ellas las actividades realizadas en alta mar y las de pesca artesanal e industrial. Por lo tanto, se podría colegir que la legislación laboral es compatible con el Convenio núm. 188. Es más, garantiza condiciones más favorables que el mismo Convenio. También cabe señalar que la legislación marítima emitida mediante Resolución ARE-DIRNEA-SPM-004-2023, de 15 de junio de 2023, no establece edad mínima dentro de los requisitos para la emisión del título habilitante para trabajar a bordo de buques pesqueros, contrario a lo que sí establecía la Resolución MTOP-SPTM-2016-102-R, derogada con la norma emitida el 15 de junio de 2023.	Se sugiere considerar que, previo a la emisión de las normas técnicas, las autoridades competentes realicen un minucioso análisis de las normas nacionales e internacionales vigentes para el Ecuador, de tal manera que el Estado cuente con normas que guarden coherencia entre sí. La Autoridad Marítima podría considerar la actualización de su normativa técnica, en la que se incluya la edad mínima como establece la ley laboral general de 18 años, por tratarse de actividades o trabajos peligrosos.
Arts. 10, 11 y 12	ARE-DIRNEA-SPM-004-2023. Art. 2. – Requisitos para obtener Seaman's Book o carnet marítimo para gente de pesca [...] requisitos generales: [...] d) Original y copia del certificado médico o certificado de aptitud médica en caso de no estar refrendado con vigencia mínima de 3 meses. ARE-DIRNEA-SPM-004-2023. Art. 4. – Requisitos para obtener carnet marítimo para pescadores artesanales [...] requisitos generales: [...] c) Original del certificado único de salud vigente, emitido por el Ministerio de Salud. ARE-DIRNEA-SPM-004-2023. Art. 20. – Evaluación de aptitud física. – La DIRSAN o centro médico autorizado evaluará la aptitud física de conformidad a lo dispuesto en la Regla I/9 y cuadro A-I/9 del Convenio STCW de 1978 enmendado. ARE-DIRNEA-SPM-004-2023. Art. 21. – Emisión y vigencia del certificado médico para la gente de mar, pesca, personal fluvial y lacustre, para laborar o entrenarse a bordo de un buque de bandera ecuatoriana o que se encuentre bajo contrato de asociación, fletamento o en trámite de nacionalización, deberá tener vigente su certificado médico emitido por DIRNEA o Capitanías de Puerto y su vigencia será máximo por dos años. CT. Art. 419. – 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 empleada.	El Ecuador ratificó el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) de la OIT mediante Decreto Supremo 1180, Registro oficial 690 de 27 de noviembre de 1974; por tanto, el examen médico a las personas pescadoras es aplicable y obligatorio, disposición establecida también en el Código del Trabajo. Mediante normativa técnica, la Autoridad Marítima establece entre los requisitos de titulación el certificado médico de aptitud física para desempeñar trabajos a bordo. Estos exámenes se realizan en la Dirección de Sanidad de la Armada o centros autorizados, entre ellos, la Cruz Roja, como se puede evidenciar en la página oficial de la Autoridad Marítima. El contenido mínimo del examen médico está establecido en el Código del Trabajo, por ejemplo, que la vista y el oído sean satisfactorios, así como no sufrir enfermedad alguna que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. Esto es concordante con los Convenios núms. 113 y 188. Además, la normativa técnica marítima no establece requisitos mínimos del contenido del certificado médico, sino establece en términos generales que la persona pescadora debe demostrar aptitud física para desempeñarse a bordo. En la página oficial de la DIRNEA están publicados los requisitos de la ficha médica para gente de mar y pesca, que incluye: el pago de las evaluaciones, pruebas de laboratorio, pruebas psicológicas, sensométricas, de imagen y odontológicas. De dichas pruebas se desprende el certificado de aptitud física. Pero si bien están publicados en la página oficial, dichos requisitos no están definidos en la normativa técnica, es decir, no se establece la naturaleza de los exámenes y el contenido del certificado.	Siendo el examen médico regulado a través de norma técnica de la Autoridad Marítima, podría ser pertinente que el Estado considere incluir dentro de la norma técnica los requisitos explícitos de los exámenes médicos para las personas pescadoras cubiertas por el Convenio núm. 188, es decir, la naturaleza de los exámenes médicos y el contenido del certificado, en conformidad con los arts. 10-12 del Convenio.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	CT. Art. 420. – Contenido del certificado médico. – El certificado será expedido por un facultativo del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social después de un minucioso examen médico. En el certificado médico se deberá hacer constar que el oído y la vista del interesado son satisfactorios y que no sufre enfermedad alguna que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. CT. Art. 421. – Validez del certificado médico. – En el caso de personas menores de 21 años, el certificado médico será válido durante un año a partir de la fecha que fue expedido. Cuando se trate de personas que hayan alcanzado la edad de 21 años, el certificado médico será válido por dos años. Si el periodo de validez del certificado expirara durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta el fin de esta. CT. Art. 422. – Gratuidad de los certificados. – Los exámenes médicos exigidos por los artículos anteriores no deberán ocasionar gasto alguno a los pescadores.	También se observa que para la obtención del certificado se deben cancelar los valores de las evaluaciones. Sobre el tiempo de vigencia de los certificados, la normativa general laboral establece que tendrán una validez de un año para las personas pescadoras menores a 21 años y de dos años para las mayores a 21 años. El Convenio núm. 188 establece un año de validez para los menores de 18 años y de dos años para los mayores de 18 años. En este sentido, la legislación laboral establece condiciones más favorables que el Convenio núm. 188. Sin embargo, cabe señalar que la normativa técnica marítima emitida mediante Resolución ARE-DIRNEA-SPM-04-23, que aplica a gente de mar y pesca, no es compatible ni con la legislación laboral nacional ni con los Convenios núms. 113 y 188 de la OIT, porque establece una vigencia general de dos años para los certificados médicos, independientemente de la edad de la persona pescadora.	
Art. 13, apartados a) y b) Art. 14	Resolución DIRNEA 017/17. Art. 1. – Toda nave ecuatoriana de arqueo bruto mayor o igual a 50, incluidas naves de pesca, deberán contar con un Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, otorgado por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos DIRNEA, de conformidad con los requerimientos del anexo A. Resolución DIRNEA 017/17. Art. 7. – Toda nave ecuatoriana de arqueo bruto mayor o igual a 50 deberá llevar a bordo un registro de horas de trabajo y descanso de la tripulación en cumplimiento de la regla VH/1 del Convenio STCW enmendado, conforme al formato del anexo D. Resolución DIRNEA 017/17. Art. 3. – Las capitanías de puerto velarán para que toda embarcación de arqueo bruto menor a 50, que aunque no cuente con un Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, cumpla los principios y directrices establecidos en el Anexo «A» y «B»; verificando que en el zarpe respectivo cuente con el personal mercante que le permita operar con seguridad. RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 10. De la jornada de trabajo. – Por la naturaleza de la actividad, la jornada de trabajo es por el tiempo que dure la faena de pesca. No se establecerán jornadas diarias de trabajo. Para las tareas que se desempeñen en tierra se respetarán las jornadas máximas de trabajo, esto es, ocho horas diarias con un máximo de cuarenta a la semana, de acuerdo a la ley, y sobre esto deberán reconocerse horas extraordinarias o suplementarias según corresponda. RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 11. – De los descansos. – El capitán es el responsable de que los pescadores gocen de periodos de descansos, regulares y de duración suficiente, para preservar su seguridad y salud. CT. Art. 23.1. – 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. ARE-DIRNEA-SPM-004-23. Art. 17. – Está permitido ocupar dos puestos a la vez en una misma dotación, ya que esto afectaría los periodos de descanso obligatorios (mínimo diez horas en todo periodo de veinticuatro horas o setenta y siete horas en todo periodo de siete días) que debe tener todo tripulante a bordo para evitar su fatiga, según lo estipulado en la Sección A-VIII/1 del Convenio STCW de 1978 enmendado. Circular DIRNEA-SPM-004-2022. 2. – Toda la gente de mar y pesca deberá descansar un mínimo de diez horas en un período de veinticuatro horas, y de setenta y siete horas por cada período de cada siete 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 catorce horas.	Existe normativa técnica marítima compatible con el Convenio núm. 188. Esta normativa técnica acoge las disposiciones del Convenio SOLAS, aplicable a la gente de mar, y STCW-F de 1995, aplicable a la gente de pesca. En lo referente a la dotación mínima, la normativa nacional exige para buques mayores a 50 toneladas de registro bruto contar con un certificado de dotación mínima, y para buques menores a 50 toneladas de registro bruto no es obligatorio el certificado; sin embargo, las capitanías de puerto, previo al zarpe, velan por que cumplan la dotación mínima establecida en la norma DIRNEA 017/17, anexos A y B. El Código del Trabajo establece que el Ministro del Ramo podrá regular las actividades que requieran regulaciones especiales. En este sentido, surge el Acuerdo MT 0063-2014 (RPRETPA), en el cual se establece la obligación del capitán de garantizar que las personas pescadoras gocen de periodos de descanso regulares y suficientes. También la Autoridad Marítima, mediante Resolución ARE-DIRNEA-SPM-004-23, ha establecido los periodos de descanso obligatorios, los cuales son compatibles con lo dispuesto en el Convenio núm. 188. Además, mediante Circular DIRNEA-SPM-004-2022, ha emitido recomendaciones sobre horas de descanso para la gente de mar y pesca, las cuales se encuentran alineadas con lo mencionado por el Convenio núm. 188 de la OIT.	La Autoridad Laboral, previa celebración de consultas, podría considerar la actualización del Acuerdo MT 0063-2014 (RPRETPA) en lo referente al horario de trabajo y las horas de descanso, para definir el número de horas de descanso mínimas a las que las personas pescadoras tienen derecho, considerando que los buques a los que aplica la norma permanecen más de tres días en el mar. De esta manera, se mantendría concordancia con la normativa técnica marítima.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
Art. 15	Reglamento a la Actividad Marítima. Art. 93. – Para obtener el zarpe de una nave nacional o extranjera, con destino a puerto nacional o extranjero, se presentarán en la capitanía de puerto los siguientes documentos: <i>a)</i> solicitud de zarpe <i>b)</i> rol de tripulación <i>c)</i> lista de pasajeros <i>d)</i> declaración de suministros del buque <i>e)</i> permiso de tráfico Reglamento a la LODAP. Art. 172 [...] El zarpe incluirá la lista de los tripulantes que estén a bordo y consten en el rol, con sus nombres completos, números de identificación y trabajo que desempeñan en la embarcación.	En la normativa marítima y pesquera existen disposiciones que son compatibles con el Convenio núm. 188 respecto de la lista de tripulantes.	
Arts. 16, 17, 18, 19 y 20 Anexo II	CT. Art. 19. – Contrato escrito obligatorio. – Se celebrarán por escrito los siguientes contratos: <i>a)</i> Los que versen sobre trabajos que requieran conocimientos técnicos o de un arte, o de una profesión determinada. <i>b)</i> Los de obra cierta cuyo valor de mano de obra exceda de cinco salarios básicos unificados de trabajador en general. <i>c)</i> Los a destajo o por tarea, que tengan más de un año de duración. <i>d)</i> Los que contengan período de prueba. <i>e)</i> Los por grupo o por equipo. <i>f)</i> Los eventuales, ocasionales y de temporada. <i>g)</i> Los de aprendizaje. <i>h)</i> Los que se celebren con adolescentes que han cumplido 15 años, incluidos los de aprendizaje. <i>i)</i> En general, los demás que se determinen en la ley. CT. Art. 21. – En el contrato escrito deberán consignarse necesariamente cláusulas referente a: 1. La clase o clases de trabajo objeto del contrato. 2. La manera como ha de ejecutarse: si por unidades de tiempo, por unidades de obra, por tarea, etc. 3. La cuantía y forma de pago de la remuneración. 4. El tiempo de duración del contrato. 5. El lugar en que debe ejecutarse la obra o el trabajo. 6. La declaración de si se establecen o no sanciones, y, en caso de establecerse, la forma de determinarlas y las garantías de su efectividad. RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 4. – De la responsabilidad contractual. – Los contratos de trabajo, que se suscriban al amparo de lo previsto en este reglamento, deberán formalizarse por escrito con los requisitos y condiciones establecidos en el presente reglamento. RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 5. – Del contenido del contrato. – En el contrato deberá constar lo siguiente: <i>a)</i> nombres y apellidos, número de cédula de ciudadanía y domicilio de las partes contratantes; <i>b)</i> el cargo y el objeto del contrato; <i>c)</i> la duración del contrato, y <i>d)</i> la remuneración. RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 6. – De las modalidades. – El empleador contratará al trabajador bajo la modalidad de contrato por faena de pesca y a destajo.	La legislación laboral nacional establece de manera obligatoria la existencia de un contrato laboral. También establece que las relaciones de trabajo especiales serán reguladas por el Ministerio del Trabajo, como es el caso de la pesca, que tiene su regulación especial a través del Acuerdo Ministerial MDT 0063-2014 (RPRETPA). Sin embargo, dicha regulación solo alcanza a la pesca de altura y gran altura, considerada como tal a la actividad realizada por embarcaciones con autonomía de navegación para un lapso no menor de quince días y dotadas con equipos apropiados de conservación, comunicación, detección y búsqueda. El Ecuador ha ratificado el Convenio núm. 114 de la OIT, por lo tanto, su contenido es parte del ordenamiento nacional. A este respecto, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT, a través de solicitud directa sobre el Convenio núm. 114¹, pidió al Gobierno que indicara la manera en la se garantiza en la práctica que todas las personas pescadoras cuentan con un contrato de enrolamiento escrito. Sobre este tema el Gobierno indicó que garantiza su cumplimiento mediante las inspecciones integrales que fueron creadas a fin de fortalecer los procesos de inspección. Sin embargo, en la práctica se ha podido observar que no existe el número de inspectores de trabajo suficientes para realizar dichas inspecciones, por lo que la carga laboral no permitiría la ejecución de las inspecciones necesarias para garantizar el cumplimiento del acuerdo de trabajo de las personas pescadoras. Además, la Comisión también observó que el Reglamento 0063-2014 (RPRETPA) no prescribe la forma en que debe mantenerse un documento que contenga una relación de los servicios de cada persona pescadora ni garantiza que se pueda obtener información a bordo sobre las condiciones de empleo. En este sentido, la Comisión observó que la autoridad competente deberá determinar un documento que contenga una relación de los servicios de cada persona pescadora al término de cada viaje o expedición, documento que deberá ser puesto a disposición de cada persona pescadora o transcrito en su libreta profesional. Así mismo, señala que la autoridad competente deberá proveer medidas para que la gente de pesca se pueda informar a bordo de manera precisa sobre las condiciones de su empleo. En sentido similar, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT, en solicitud directa en el año 2019², señaló que en el reglamento 0063-2014 y la Resolución MTOP-SPTM-2016-102-R³ no aplican los artículos 5 y 8 del Convenio núm. 114 de la OIT. Por tanto, la Comisión pidió nuevamente al Gobierno que adoptase las medidas necesarias para aplicar los requisitos de dicho convenio. Cabe indicar que la Resolución MTOP-SPTM-2016-102-R trata sobre los requisitos de titulación y registro de la gente de mar y pesca, y que en su contenido no existe ninguna disposición que sea aplicable al contrato de trabajo. También es importante señalar que esta resolución fue derogada por la Resolución ARE-DIRNEA-SPM-004-2023, y que en esta última tampoco existe disposición relativa al contrato de trabajo en razón de que esta norma técnica establece requisitos de titulación para trabajar a bordo de buques.	Se recomienda a las autoridades competentes regular los contratos laborales del sector pesquero que no están incluidos en el Acuerdo MT 0063-2014, ya que este es de aplicación solo para la flota de altura y gran altura, dejando por fuera de la regulación a las demás flotas. Además, podría considerarse la actualización del Acuerdo MT 0063-2014 para establecer los requisitos del contrato de trabajo acogiendo los lineamientos del Convenio núm. 188 de la OIT. Con el objetivo de fortalecer los mecanismos de control, el Estado también podría considerar realizar inspecciones conjuntas con la Autoridad Pesquera y Marítima para conseguir mayor cobertura de estas, tomando en cuenta que la Autoridad Pesquera cuenta con un número mayor de inspectores en los puertos y muelles donde se realizan los zarpes y arribos y la Autoridad Marítima realiza el control documental en las capitanías previo al zarpe. Así mismo, sería pertinente que el Estado diera respuesta efectiva a los comentarios realizados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT respecto del Convenio núm. 114.

1 Véase https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTRY_ID:3965994,102616.
2 Véase https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4023863:NO.
3 Derogada por Resolución ARE-DIRNEA-SPM-004-2023.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
		A pesar de que la legislación establece la obligación del contrato escrito, en la práctica, de acuerdo al taller tripartito realizado el 25 de julio de 2023 en el marco del presente estudio con las partes interesadas, se observa que se mantiene la costumbre del contrato verbal. Del análisis integral realizado se evidencia que la normativa existente regula el contenido de los contratos de manera general. Sin embargo, existen temas que no se incluyen como obligatorios en el contenido del contrato, como los siguientes: las formas de terminación laboral, la protección que cubrirá a la persona pescadora en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo, nombre del buque, viajes, cobertura y las prestaciones de salud y seguridad social, vacaciones, entre otros. Además, existe normativa especial solo para los buques de pesca de altura y gran altura, las demás flotas y la pesca artesanal no operada directamente por el propietario no tienen regulación, por lo que las disposiciones del anexo II no serían íntegramente compatibles.	
Art. 21	RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 12. – Obligaciones del empleador [...] 2. – Repatriar al tripulante o pescador, cuando un buque pesquero descargue la pesca en un puerto extranjero, y finalice la faena de pesca. El costo de la repatriación será sufragado por el propietario del buque pesquero.	Se considera que la disposición nacional es compatible con el Convenio núm. 188, en la medida en que el reglamento que regula la repatriación es aplicable al tipo de embarcaciones que navegan más allá de las zonas de jurisdicción nacional y hacen uso de puertos extranjeros. Los buques pesqueros que no están amparados por este reglamento no navegan en aguas internacionales ni hacen uso de puertos en el extranjero. No obstante lo mencionado, se observa también que la legislación no establece cómo y cuándo aplica la repatriación.	La Autoridad Laboral podría considerar incluir, dentro de la normativa técnica especializada para la actividad pesquera, las condiciones específicas de cómo y cuándo aplica la repatriación.
Art. 22	Constitución de la República del Ecuador. 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... CT. Art. 557. Servicio de colocación. – El servicio de colocación será público y gratuito, y sus fines los siguientes: 1. Aproximar la oferta y la demanda de mano de obra, relacionando a los trabajadores desocupados o en demanda de colocación con los empleadores que los necesiten. 2. Proporcionar un conocimiento general, uniforme y centralizado de las necesidades de las diversas profesiones e industrias de las características y posibilidades del mercado de trabajo. 3. Obtener el empleo de los desocupados en las obras públicas nacionales o municipales y las que emprendan las demás entidades de derecho público, y gestionar que se les concedan facilidades para adquirir tierras baldías y medios de cultivo. 4. Procurar la reintegración de los campesinos a las labores agrícolas que hubieren abandonado para concentrarse en las ciudades. CT. Art. 58. [...] Las oficinas de colocación tendrán la supervigilancia de las oficinas de colocación que tengan carácter privado.	La Constitución de la República del Ecuador prohibió la intermediación laboral, por lo que la relación laboral es directa entre el trabajador y el empleador. La colocación laboral es considerada como un servicio público y gratuito, y en este sentido el Ecuador ha ratificado el Convenio sobre el servicio del empleo, 1948 (núm. 88) de la OIT. En este contexto vale la pena señalar que desde el año 2009 el servicio público de colocación se lo ha establecido a través de la Red Socio Empleo, actualmente denominada Encuentra Empleo, como parte del Ministerio del Trabajo. No existe información estadística que muestre si la plataforma Encuentra Empleo ha servido para la colocación y contratación de personas pescadoras específicamente. Las agencias de empleo, por la prohibición constitucional, no existen en el Ecuador.	
Art. 23	Constitución de la República del Ecuador. Art. 33. [...] 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. CT. – Art. 13. Formas de remuneración. – En los contratos a sueldo y a jornal, la remuneración se pacta tomando como base cierta unidad de tiempo. Contrato en participación es aquel en el que el trabajador tiene parte en las utilidades de los negocios del empleador, como remuneración de su trabajo. La remuneración es mixta cuando, además del sueldo o salario fijo, el trabajador participa en el producto del negocio del empleador, en concepto de retribución por su trabajo.	La remuneración de la persona pescadora está establecida en razón de lo definido por la comisión sectorial respectiva. Además, en los salarios sectoriales que aprueba la Autoridad Laboral se fijan las tarifas mínimas para las comisiones, las cuales pueden ser un valor por libra o tonelada de acuerdo a la estructura ocupacional correspondiente. Sin embargo, en el sector artesanal, particularmente para las personas pescadoras que no operan directamente sus embarcaciones, no se observa cumplimiento respecto de las remuneraciones. Complementariamente, no se observa en la norma laboral técnica especial para la actividad de pesca que existan disposiciones claras que garanticen que todas las personas pescadoras que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, incluyendo los anticipos, tal y como lo estipula el Convenio núm. 188.	Se recomienda que, previa celebración de consultas, el Estado, a través de la Autoridad Laboral, tome las medidas para regular las condiciones laborales y la forma salarial para las personas pescadoras artesanales que operan embarcaciones que no son de su propiedad, sino que mantienen una relación laboral informal con los armadores de dichas embarcaciones. Además, con el fin de fortalecer la legislación existente, la Autoridad Laboral podría actualizar la norma técnica especial para la actividad pesquera, la cual incluyera disposiciones para la transferencia de la remuneración a los familiares en los casos que aplique, y de aplicación para todas las pesquerías. También se recomienda considerar la implementación de medios de control para garantizar la regularidad de la remuneración.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 8. De la remuneración y comisiones. – La remuneración del tripulante será fijada por acuerdo entre las partes. Asimismo, quedará sujeto a la voluntad de los contratantes el valor que, por concepto de comisión, debe recibir el tripulante por cada tonelada de pesca. En ninguno de los casos, la remuneración y el valor de la comisión podrán ser inferiores a las establecidas por la respectiva comisión sectorial. MDT-2022-234. Art. 2. De las comisiones sectorialesçLa fijación de sueldos y salarios mínimos sectoriales y las tarifas para el sector privado se realizará acorde a las comisiones sectoriales y sus respectivas estructuras ocupacionales descritas a continuación: [...] 3. Pesca, Acuicultura y Maricultura		
Arts. 25 y 27	RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 12. Obligaciones del empleador. – Los empleadores tendrán las siguientes obligaciones, además, de las previstas en el artículo 42 del Código del Trabajo: 1. – Proporcionar al tripulante alimentación, avituallamiento y albergue durante el tiempo que se encuentre a bordo de la nave, que no será imputable a su salario, ni parte de su remuneración para efecto de su liquidación. Resolución DIRNEA 017/17. Anexo A. Principios y directrices para determinar la dotación mínima de seguridad de una nave. II Directrices para determinar la dotación mínima 3. [...] El suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo, según sea necesario.	La legislación pesquera establece esta obligación para los buques que navegan por más de 15 días y/o que navegan fuera de la zona de jurisdicción nacional. La alimentación y el avituallamiento no afecta a la remuneración de la gente de pesca, por tanto, es obligación del empleador su cobertura. La Autoridad Marítima, autoridad responsable directa del cumplimiento de los Convenios de la Organización Marítima Internacional, ha establecido directrices para la dotación mínima de una nave, entre ellas el suministro adecuado de alimentos y agua potable, acogiendo en esta norma técnica la Resolución A.1044(27)⁴ de dicha Organización.	Se recomienda que el Estado, a través de la Autoridad Laboral, establezca la normativa laboral especial para las pesquerías que están fuera del reglamento RPRETPA emitido mediante Acuerdo MT 0063-2014.
Arts. 26 y 28 Anexo III	Reglamento a la Actividad Marítima. Art. 23. Para obtener la licencia de construcción de una nave, el interesado presentará la solicitud indicando el tipo de nave a construirse, el sitio en que lo llevará a cabo y el nombre de la persona natural o jurídica que tendrá a cargo la construcción. A la solicitud se adjuntará: memoria técnica, planos de líneas de forma, planos de arreglo general, planos de seguridad, las curvas hidrostáticas, el estudio de estabilidad, sección media y perfil estructural, memorias de cálculo de las curvas hidrostáticas y de las curvas cruzadas de estabilidad. Los planos y la memoria técnica deben estar respaldados por la firma de un ingeniero naval. Tratándose de la construcción de naves mayores de 1 000 toneladas de registro bruto, se necesitará la aprobación de los planos y de la memoria técnica por parte de una Sociedad Clasificadora reconocida por la Autoridad Marítima.	No existe una normativa nacional que detalle lo dispuesto en el artículo 26 y el anexo III del Convenio núm. 188. Sin embargo, sobre las condiciones de aprobación de planos de construcción o de modificación de las embarcaciones, se cumple lo relativo a los convenios SOAS, STCW, Líneas de Carga y Arqueo. En este sentido, el Reglamento a la Actividad Marítima en su artículo 23 establece el proceso de aprobación de planos y qué debe contener técnicamente. Existe una gran brecha entre las normas y prácticas nacionales con respecto a las disposiciones del anexo III. Para buques pesqueros no existe normativa que establezca las condiciones técnicas para su construcción o su transformación para ningún tamaño. La aprobación de planos se realiza en función de los convenios marítimos aplicables a buques pesqueros Los buques mayores a 1 000 toneladas de registro bruto en la práctica cumplirían las condiciones óptimas de alojamiento, en razón de que estos buques cumplen con los requisitos de las sociedades clasificadoras y aseguradoras. No obstante, las condiciones técnicas establecidas en el Convenio núm. 188 no son necesariamente las que aplican las clasificadoras. En la práctica, la flota de pesca costera realiza generalmente pesca del día, es decir, la tripulación no vive a bordo de estas embarcaciones y algunas de estas son menores de 24 metros de eslora. También las embarcaciones artesanales son menores de 24 metros de eslora y no tienen cubierta. En este sentido, se podrá evaluar, previa celebración de consultas, la flota a la que podría aplicarse el Convenio y cuál estaría exenta, o la posibilidad, previa celebración de consultas, de la aplicación progresiva.	Se recomienda al Estado que, a través de la Autoridad Marítima, previa celebración de consultas, considere establecer normativa técnica que dé aplicación a los requisitos detallados del artículo 26 y anexo III con respecto a los buques nuevos con cubierta y aquellos existentes que se transformen abarcados por el Convenio. La autoridad podrá evaluar la aplicación de las exclusiones o la flexibilidad permitidas por el Convenio debido a la heterogeneidad de la flota. A este respecto, en el caso de que evalúe no estar en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III, podría considerar adoptar requisitos que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones del anexo.

4 Véase https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20170301/20170301105607/1044_27.pdf.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
Arts. 29 y 30	Resolución DIRNEA 017/17. Art. 1. Toda nave de bandera ecuatoriana de arqueo bruto mayor o igual a 50, incluidas naves de pesca, deberán contar con un «Certificado de Dotación Mínima de Seguridad»... Resolución DIRNEA 017/17. Art. 3. Las capitanías de puerto velarán para que toda embarcación de arqueo bruto menor a 50, que aunque no cuente con un Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, cumpla los principios y directrices establecidos en el Anexo «A» y «B»; verificando que en el zarpe respectivo cuente con el personal mercante que le permita operar con seguridad. Resolución DIRNEA 017/17. ANEXO A [...] II. Directrices para determinar la dotación mínima de seguridad 2. La determinación de la dotación mínima de seguridad de un buque debe basarse en el desempeño, al nivel adecuado de responsabilidad, tal como se establece en el Código de Formación, de las siguientes funciones: [...] 3. Funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo [...] e) prestar cuidados médicos a bordo. [...] 6. Radiocomunicaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para: a) Transmitir y recibir información utilizando el equipo de radiocomunicaciones del buque. b) Mantener una escucha radioeléctrica segura de acuerdo con las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y las reglas del Convenio SOLAS de 1974 enmendado. [...] 3. Además de los factores y funciones que se exponen en los párrafos 1 y 2, al determinar la dotación mínima de seguridad también se recomienda tener en cuenta: [...] 4. La observancia de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo a bordo.	Las directrices para la dotación mínima establecen la obligatoriedad de que el personal a bordo de un buque, incluidos los buques pesqueros, cuente con la formación en materia de primeros auxilios, así como la formación para la comunicación por radio. Sobre el suministro médico apropiado, la legislación nacional no lo establece de manera categórica; sin embargo, en las inspecciones de seguridad la Autoridad Marítima revisa que los buques cuenten con el equipo y suministro necesarios para primeros auxilios de acuerdo con la dotación del buque. Respecto a los equipos de radio, se cumple lo dispuesto en el Convenio SOLAS enmendado y STCW en lo aplicable que son la motivación de la Resolución DIRNEA 017/17, y que la Autoridad Marítima ha establecido que es aplicable también para los buques de pesca. En lo relativo a la atención médica a bordo, se observa que la normativa técnica marítima establece la obligación de la formación de los tripulantes en primeros auxilios. Sin embargo, se observa que no existe ninguna disposición que establezca el asesoramiento médico por radio, ni tampoco el derecho de las personas pescadoras para recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcadas en casos graves y recibir la atención médica en puerto extranjero.	Se recomienda que el Estado, a través de la Autoridad Marítima Nacional, considere establecer normativa técnica para buques de eslora igual o mayor a 24 metros, que incluya de manera clara el equipo y suministro médico a bordo y la forma de conservación, así como la implementación de las consultas médicas por radio o satélite. Además, es también importante recomendar a la Autoridad Laboral que actualice la normativa técnica especial para la actividad pesquera en lo relativo al derecho de las personas pescadoras a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcadas en casos graves, así como el derecho a la atención médica de las que hayan desembarcado en puerto extranjero.
Arts. 31, 32 y 33	CT. Art. 410. 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. CT. Art. 412. Preceptos para la prevención de riesgos. – El Departamento de Seguridad e Higiene del Trabajo y los inspectores del trabajo exigirán a los propietarios de talleres o fábricas y de los demás medios de trabajo el cumplimiento de las órdenes de las autoridades, y especialmente de los siguientes preceptos: 1. Los locales de trabajo, que tendrán iluminación y ventilación suficientes, se conservarán en estado de constante limpieza y al abrigo de toda emanación infecciosa. 2. Se ejercerá control técnico de las condiciones de humedad y atmosféricas de las salas de trabajo. 3. Se realizará revisión periódica de las maquinarias en los talleres, a fin de comprobar su buen funcionamiento. 4. La fábrica tendrá los servicios higiénicos que prescriba la autoridad sanitaria, la que fijará los sitios en que deberán ser instalados.	La legislación laboral en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes de trabajo es aplicable de manera general a todas las personas trabajadoras y a todo tipo de empresa o actividad. No obstante, al revisar el contenido de los artículos, se puede colegir que está enfocado en talleres o fábricas que tienen operación en tierra y no considera las características particulares de la seguridad en las operaciones a bordo de buques pesqueros. Sobre temas de seguridad, la Autoridad Marítima está implementando la obligatoriedad del Código internacional de gestión de la seguridad para buques pesqueros mayores a 500 toneladas de registro bruto, el cual es parte del Convenio SOLAS enmendado. Este Código tiene como objetivo garantizar la seguridad marítima y que se eviten las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas, así como daños al medio ambiente marino. Además, también se aplican las normas de titulación del Convenio STCW-F de 1995, que establece normas de formación para la gente de mar y pesca para atender posibles riesgos. Sin embargo, esto no es suficiente en razón del cumplimiento de la misma normativa laboral nacional, y no guarda compatibilidad con las disposiciones del Convenio núm. 188 de la OIT. Además, tampoco existe regulación particular sobre la formación de las personas pescadoras para la manipulación de los tipos de artes de pesca de acuerdo con las operaciones de pesca existentes como medida de prevención del riesgo en el trabajo, las cuales no se encuentran definidas para embarcaciones de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar.	Se recomienda que el Estado, a través de la Autoridad Marítima Nacional, que es la responsable de la implementación del Código internacional de gestión de la seguridad junto con la Autoridad Laboral Nacional, implemente normas técnicas sobre la seguridad y salud en el trabajo para actividades a bordo de buques pesqueros en aplicación de los requisitos detallados en los arts. 31-33 del Convenio, considerando los riesgos diferenciados de la actividad pesquera.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	5. Se ejercerá control de la afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y de la provisión de ficha de salud. Las autoridades antes indicadas, bajo su responsabilidad y vencido el plazo prudencial que el Ministerio del Trabajo y Empleo concederá para el efecto, impondrán una multa de conformidad con el artículo 628 de este Código al empleador, por cada trabajador carente de dicha ficha de salud, sanción que se la repetirá hasta su cumplimiento. La resistencia del trabajador a obtener la ficha de salud facilitada por el empleador o requerida por la Dirección del Seguro General de Salud Individual y Familiar del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social constituye justa causa para la terminación del contrato de trabajo, siempre que hubieren decurrido treinta días desde la fecha en que se le notificare al trabajador, por medio de la inspección del trabajo, para la obtención de la ficha. 6. Que se provea a los trabajadores de mascarillas y más implementos defensivos, y se instalen, según dictamen del Departamento de Seguridad e Higiene del Trabajo, ventiladores, aspiradores u otros aparatos mecánicos propios para prevenir las enfermedades que pudieran ocasionar las emanaciones del polvo y otras impurezas susceptibles de ser aspiradas por los trabajadores, en proporción peligrosa, en las fábricas en donde se produzcan tales emanaciones. 7. A los trabajadores que presten servicios permanentes que requieran de esfuerzo físico muscular habitual y que, a juicio de las comisiones calificadoras de riesgos, puedan provocar hernia abdominal en quienes los realizan se les proveerá de una faja abdominal. CT. Art. 434. En todo medio colectivo y permanente de trabajo que cuente con más de 10 trabajadores, los empleadores están obligados a elaborar y someter a la aprobación del Ministerio del Trabajo y Empleo por medio de la Dirección Regional del Trabajo, un reglamento de higiene y seguridad, el mismo que será renovado cada dos años. MDT-2015-0141. IRRCHYST. Art. 8. De la integración del comité. – El comité de higiene y seguridad debe ser integrado en forma paritaria por tres representantes de las personas trabajadoras y tres representantes del empleador, quienes de entre sus miembros designarán un presidente y un secretario, los mismos que durarán un año en sus funciones y pueden ser reelegidos indefinidamente. Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores. Art. 11. Obligaciones del empleador: 1. Cumplir las disposiciones de este Reglamento y demás normas vigentes en materia de prevención de riesgos. 2. Adoptar las medidas necesarias para la prevención de los riesgos que puedan afectar a la salud y el bienestar de los trabajadores en los lugares de trabajo de su responsabilidad. 3. Mantener en buen estado de servicio las instalaciones, máquinas, herramientas y materiales para un trabajo seguro. 4. Organizar y facilitar los Servicios Médicos, Comités y Departamentos de Seguridad, con sujeción a las normas legales vigentes. 5. Entregar gratuitamente a sus trabajadores vestido adecuado para el trabajo y los medios de protección personal y colectiva necesarios. 6. Efectuar reconocimientos médicos periódicos de los trabajadores en actividades peligrosas; y, especialmente, cuando sufran dolencias o defectos físicos o se encuentren en estados o situaciones que no respondan a las exigencias psicofísicas de los respectivos puestos de trabajo. 7. Cuando un trabajador, como consecuencia del trabajo, sufre lesiones o puede contraer enfermedad profesional, dentro de la práctica de su actividad laboral ordinaria, según dictamen de la Comisión de Evaluaciones de Incapacidad del IESS o del facultativo del Ministerio del Trabajo, para no afiliados, el patrono deberá ubicarlo en otra sección de la empresa, previo consentimiento del trabajador y sin mengua a su remuneración. La renuncia para la reubicación se considerará como omisión a acatar las medidas de prevención y seguridad de riesgos.	Sobre el tema de los comités paritarios, el Código del Trabajo establece la obligación de su conformación a las empresas que cuenten con más de diez trabajadores. Esta obligación se la entiende de manera general y de cumplimiento obligatorio para todo tipo de empleadores.	

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	8. Especificar en el Reglamento Interno de Seguridad e Higiene las facultades y deberes del personal directivo, técnico y mandos medios, en orden a la prevención de los riesgos de trabajo. 9. Instruir sobre los riesgos de los diferentes puestos de trabajo y la forma y métodos para prevenirlos al personal que ingresa a laborar en la empresa. 10. Dar formación en materia de prevención de riesgos al personal de la empresa, con especial atención a los directivos técnicos y mandos medios, a través de cursos regulares y periódicos. 11. Adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de las recomendaciones dadas por el Comité de Seguridad e Higiene, Servicios Médicos o Servicios de Seguridad. 12. Proveer a los representantes de los trabajadores de un ejemplar del presente Reglamento y de cuantas normas relativas a prevención de riesgos serán de aplicación en el ámbito de la empresa. Así mismo, entregar a cada trabajador un ejemplar del Reglamento Interno de Seguridad e Higiene de la empresa, dejando constancia de dicha entrega. 13. Facilitar durante las horas de trabajo la realización de inspecciones, en esta materia, tanto a cargo de las autoridades administrativas como de los órganos internos de la empresa. 14. Dar aviso inmediato a las autoridades de trabajo y al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social de los accidentes y enfermedades profesionales ocurridos en sus centros de trabajo y entregar una copia al Comité de Seguridad e Higiene Industrial. 15. Comunicar al Comité de Seguridad e Higiene todos los informes que reciban respecto a la prevención de riesgos. Además de las que se señalen en los respectivos Reglamentos Internos de Seguridad e Higiene de cada empresa, son obligaciones generales del personal directivo de la empresa las siguientes: 1. Instruir al personal a su cargo sobre los riesgos específicos de los distintos puestos de trabajo y las medidas de prevención a adoptar. 2. Prohibir o paralizar los trabajos en los que se adviertan riesgos inminentes de accidentes, cuando no sea posible el empleo de los medios adecuados para evitarlo. Tomada tal iniciativa, la comunicarán de inmediato a su superior jerárquico, quien asumirá la responsabilidad de la decisión que en definitiva se adopte. Resolución DIRNEA 020/17 Art. 9. Toda nave y compañía de las categorías que se detallan deberán elaborar, aplicar y mantener un sistema de gestión de seguridad que cumpla con las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad. [...] 4) pesqueros mayores a 500 toneladas de registro bruto a partir de enero de 2022. Circular DIRNEA-SPM-006-2021 [...] 3. Fase de implementación del Código internacional de gestión de la seguridad en buques pesqueros mayores a 500 toneladas de registro bruto. 3.1 Fase 1: Operaciones a bordo.- La compañía adoptará procedimientos, planes e instrucciones, así como las listas de comprobaciones que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúan a bordo en relación con la seguridad del personal y del buque y la protección del medio marino. 3.2 Fase 2: Preparación de emergencia.- La compañía determinará las posibles situaciones de emergencia a bordo y adoptará procedimientos para hacerles frente. La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar en urgencia. Se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía con tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.		

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
Arts. 34, 35, 36 y 37	Constitución de la República del Ecuador. Art. 34. El derecho a la seguridad social es un derecho irrenunciable de todas las personas, y será deber y responsabilidad primordial del Estado. La seguridad social se regirá por los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiariedad, suficiencia, transparencia y participación, para la atención de las necesidades individuales y colectivas. El Estado garantizará y hará efectivo el ejercicio pleno del derecho a la seguridad social, que incluye a las personas que realizan trabajo no remunerado en los hogares, actividades para el auto sustento en el campo, toda forma de trabajo autónomo y a quienes se encuentran en situación de desempleo. Constitución de la República del Ecuador. Art. 369. El seguro universal obligatorio cubrirá las contingencias de enfermedad, maternidad, paternidad, riesgos de trabajo, cesantía, desempleo, vejez, invalidez, discapacidad, muerte y aquellas que defina la ley. Las prestaciones de salud de las contingencias de enfermedad y maternidad se brindarán a través de la red pública integral de salud. Constitución de la República del Ecuador. Art. 373. El Seguro Social Campesino, que forma parte del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, será un régimen especial del seguro universal obligatorio para proteger a la población rural y a las personas dedicadas a la pesca artesanal; se financiará con el aporte solidario de las personas aseguradas y empleadoras del sistema nacional de seguridad social, con la aportación diferenciada de las jefas o los jefes de las familias protegidas y con las asignaciones fiscales que garanticen su fortalecimiento y desarrollo. El seguro ofrecerá prestaciones de salud y protección contra las contingencias de invalidez, discapacidad, vejez y muerte. Ley de Seguridad Social. Art. 1. Principios rectores. – El Seguro General Obligatorio forma parte del sistema nacional de seguridad social y, como tal, su organización y funcionamiento se fundamentan en los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiariedad y suficiencia. Para efectos de la aplicación de esta Ley: Solidaridad es la ayuda entre todas las personas aseguradas, sin distinción de nacionalidad, etnia, lugar de residencia, edad, sexo, estado de salud, educación, ocupación o ingresos, con el fin de financiar conjuntamente las prestaciones básicas del Seguro General Obligatorio. Obligatoriedad es la prohibición de acordar cualquier afectación, disminución, alteración o supresión del deber de solicitar y el derecho de recibir la protección del Seguro General Obligatorio. Universalidad es la garantía de iguales oportunidades a toda la población asegurable para acceder a las prestaciones del Seguro General Obligatorio, sin distinción de nacionalidad, etnia, lugar de residencia, sexo, educación, ocupación o ingresos. Equidad es la entrega de las prestaciones del Seguro General Obligatorio en proporción directa al esfuerzo de los contribuyentes y a la necesidad de amparo de los beneficiarios, en función del bien común. Eficiencia es la mejor utilización económica de las contribuciones y demás recursos del Seguro General Obligatorio, para garantizar la entrega oportuna de prestaciones suficientes a sus beneficiarios. Subsidiariedad es el auxilio obligatorio del Estado para robustecer las actividades de aseguramiento y complementar el financiamiento de las prestaciones que no pueden costearse totalmente con las aportaciones de los asegurados. Suficiencia es la entrega oportuna de los servicios, las rentas y los demás beneficios del Seguro General Obligatorio, según el grado de deterioro de la capacidad para trabajar y la pérdida de ingreso del asegurado.	La seguridad social en el Ecuador es obligatoria y universal, por lo tanto, todo empleador de toda actividad tiene la obligación de asegurar a quienes laboran para él. Además, las personas pescadoras artesanales están cubiertas por el Seguro Social Campesino. Para el caso específico de la pesca se ha establecido la obligatoriedad de la afiliación en el marco de la relación especial de trabajo de la actividad pesquera. Se considera que la legislación nacional es compatible con las disposiciones del Convenio núm. 188, no obstante, en la práctica se conoce que en la pesca artesanal y en otras pesquerías no se cumple con la obligación de la afiliación. En el taller informativo realizado el 25 de julio de 2023, las partes interesadas comunicaron que en muchos casos las personas pescadoras no desean afiliarse al Seguro Social Campesino porque este no cuenta con la cobertura o los beneficios necesarios y no está diseñado para las particularidades de la actividad pesquera. También los empleadores manifestaron que el Seguro General no estaba diseñado para las condiciones particulares de la pesca.	Se recomienda que el Estado, a través de la Autoridad Laboral y de Seguridad Social, defina mecanismos de consulta que permitan garantizar la seguridad social de todas las personas pescadoras, sean estas asalariadas o que laboren por cuenta propia, en condiciones no menos favorables a las que se aplican a las demás personas que trabajan en tierra. También se recomienda que se establezcan mecanismos regulatorios y de control para la formalización de las relaciones laborales. Además de que el Estado analice los medios oportunos para promover la afiliación de quienes laboran por cuenta propia, incluidas las personas trabajadoras de la pesca.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	CT. Art 42. Son obligaciones del empleador: [...] Inscribir a los trabajadores en el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, desde el primer día de labores, dando aviso de entrada dentro de los primeros quince días, y dar avisos de salida, de las modificaciones de sueldos y salarios, de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales, y cumplir con las demás obligaciones previstas en las leyes sobre seguridad social. LODAP. Art 11. El armador pesquero artesanal es el responsable de la navegación, operación y aprovechamiento sustentable y sostenible del recurso pesquero que generen las embarcaciones bajo su administración o propiedad. Es responsable de las obligaciones de seguridad social y demás dispuestas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano... RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 9. De la afiliación patronal. – El empleador deberá afiliarse al tripulante al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, cuyos aportes se liquidarán de la siguiente manera: <i>a)</i> Con el resultado de todo lo ganado en la faena de pesca. <i>b)</i> En caso de que la faena de pesca dure más de treinta días, los aportes mensuales serán, de conformidad con el salario básico unificado establecido por la comisión sectorial, liquidados al final de dicha faena; y si el trabajador debe recibir comisión por la tonelada de pesca, los aportes serán liquidados junto con la remuneración y el valor de la comisión.		
Arts. 38 y 39	CT. Art. 365. Asistencia en caso de accidente. – En todo caso de accidente el empleador estará obligado a prestar, sin derecho a reembolso, asistencia médica o quirúrgica y farmacéutica al trabajador víctima del accidente hasta que, según el dictamen médico, esté en condiciones de volver al trabajo o se le declare comprendido en alguno de los casos de incapacidad permanente y no requiera ya de asistencia médica. CT. Art. 369. Muerte por accidente de trabajo. – Si el accidente causa la muerte del trabajador y esta se produce dentro de los ciento ochenta días siguientes al accidente, el empleador está obligado a indemnizar a los derechohabientes del fallecido con una suma igual al sueldo o salario de cuatro años. Si la muerte debida al accidente sobreviene después de los ciento ochenta días contados desde la fecha del accidente, el empleador abonará a los derechohabientes del trabajador las dos terceras partes de la suma indicada en el inciso anterior. Ley de Seguridad Social. Art. 155. Lineamiento de la política. – El Seguro General de Riesgos del Trabajo protege al afiliado y al empleador mediante programas de prevención de los riesgos derivados del trabajo y acciones de reparación de los daños derivados de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, incluida la rehabilitación física y mental y la reinserción laboral. Ley de Seguridad Social. Art. 157. Prestaciones básicas. – La protección del Seguro General de Riesgos del Trabajo otorga derecho a las siguientes prestaciones básicas: <i>a)</i> Servicios de prevención. <i>b)</i> Servicios médicos asistenciales, incluidos los servicios de prótesis y ortopedia. <i>c)</i> Subsidio por incapacidad, cuando el riesgo ocasione impedimento temporal para trabajar. <i>d)</i> Indemnización por pérdida de capacidad profesional, según la importancia de la lesión, cuando el riesgo ocasione incapacidad permanente parcial que no justifique el otorgamiento de una pensión de invalidez. <i>e)</i> Pensión de invalidez. <i>f)</i> Pensión de montepío, cuando el riesgo hubiese ocasionado el fallecimiento del afiliado. Reglamento del Seguro General de Riesgos del Trabajo. Art. 5. Clasificación de prestaciones . – Las prestaciones económicas y asistenciales por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales u ocupacionales, así como los servicios de prevención de riesgos, serán otorgados en la siguiente forma: <i>a)</i> Las prestaciones económicas: consisten en pensiones, subsidios e indemnizaciones pagaderas en forma de pensión o de capital, según corresponda; serán otorgadas por la Dirección del Seguro General de Riesgos del Trabajo y sus Unidades a nivel nacional, con cargo a los fondos de dicho seguro.	La legislación nacional en materia laboral y de seguridad social establece la obligación de los empleadores respecto a temas de enfermedades, lesiones o muerte relacionadas con el trabajo. Esta normativa es aplicable a todos los empleadores en general, por tanto, también al sector pesquero. El Seguro General de Riesgos del Trabajo del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social es el encargado de la cobertura en caso de riesgo, accidente o enfermedad profesional de las personas afiliadas a la seguridad social.	Se sugiere que, por las condiciones particulares de la actividad pesquera, la Autoridad Laboral considere adoptar normativa técnica específica para temas de protección de enfermedad, lesión o muerte para esta actividad, incluso garantizando que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero hasta la repatriación de la persona pescadora, incluyendo a todas las pesquerías.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	b) Las prestaciones asistenciales: esto es, asistencia médico-quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria o de rehabilitación, así como la provisión o renovación de los aparatos de prótesis y órtesis, serán otorgadas de conformidad a la ley. c) Los servicios de prevención: se refieren a la asesoría técnica legal, divulgación de los métodos y normas legales técnico-científicas de Seguridad y Salud en el Trabajo, para el estudio, análisis y evaluación de los factores de riesgos; que se concederán por intermedio de la Dirección del Seguro General de Riesgos del Trabajo y sus Unidades a nivel nacional. CT. Art. 376. Indemnización por enfermedad profesional. – Cuando un trabajador falleciere o se incapacitare absoluta y permanentemente para todo trabajo, o disminuyere su aptitud para este a causa de una enfermedad profesional, él o sus herederos tendrán derecho a las mismas indemnizaciones prescritas en el parágrafo anterior... RPRETPA Acuerdo MT 0063-2014. Art. 13. De las enfermedades y accidentes en puerto extranjero. En caso de presentarse incapacidad del pescador o tripulante, por enfermedad o accidente, tendrá derecho a la repatriación a costo del propietario del buque.		
Arts. 40-44	LONGM. Art. 5. Definiciones. – [...] 11) Certificados Estatutarios. – Son instrumentos públicos habilitantes para navegar u operar de forma segura, otorgados por la Autoridad Marítima, a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, en relación a la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, protección marítima y prevención de la contaminación de los espacios acuáticos... LONGM. Art. 15. [...] Son atribuciones y competencias de las Capitanías de Puerto las siguientes: [...] 9) Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación de conformidad con lo establecido en la legislación nacional y los instrumentos internacionales. LODAP. Art. 160. De las inspecciones. – El ente rector establecerá protocolos de inspección para todas las fases de la actividad pesquera y actividades conexas, de forma periódica y aleatoria en el territorio nacional, en concordancia con el Plan Nacional de Control e Inspección de la Actividad Acuícola y Pesquera y los manuales determinados para el efecto, con la finalidad de verificar el cumplimiento del ordenamiento técnico y jurídico en materia pesquera. En casos excepcionales se aplicarán protocolos en puertos de terceros países donde opera la flota ecuatoriana. Reglamento a la Actividad Marítima. Art. 46. Las naves nacionales de más de 10 toneladas de registro bruto serán inspeccionadas en forma anual de conformidad con las disposiciones del presente reglamento y las de los Convenios Internacionales en base a lo cual la Dirección de la Marina Mercante emitirá el certificado de inspección de seguridad con validez de un año... Reglamento a la Actividad Marítima. Art. 47. Las naves de 10 toneladas de registro bruto o menos no estarán sometidas a las inspecciones anuales de seguridad... Resolución DIRNEA 020/17. Art. 2. Las naves y los artefactos navales cumplirán reconocimientos para obtener los certificados estatutarios de la siguiente manera: 1. Naves menores a 10 toneladas de registro bruto. a) Certificado de Arqueo, Avalúo y Clasificación con validez hasta que la nave sufra modificación, incluido en el formato de su matrícula anual. b) Certificado de Reconocimiento de Seguridad, con validez de un año.	La normativa marítima y pesquera establece la obligatoriedad de certificados en cumplimiento de las regulaciones relativas a la seguridad de los buques, seguridad de la vida humana en el mar, arqueo, líneas de carga, entre otras. Desde el ámbito pesquero, por su parte, se requieren certificados de desembarque, de origen, de captura, entre otros aspectos. En este marco, tanto la Autoridad Marítima como Pesquera realizan las inspecciones periódicas, sea en el zarpe, arribo o aleatorias. No existe en la normativa ecuatoriana un certificado para cumplimiento en materia laboral. Lo que existen son los certificados de cumplimiento marítimos, como el certificado de seguridad, que tiene un tiempo de vigencia de cinco años. Para los efectos de control conforme establece el Convenio núm. 188, se podría implementar un certificado con el mismo tiempo de vigencia. De conformidad con el Código del Trabajo, los inspectores laborales son los encargados de velar por que se cumplan las disposiciones normativas en materia laboral. No obstante, en la práctica el número de inspectores no es suficiente para cubrir las necesidades del sector pesquero extractivo.	Se sugiere que el Estado, a través de las autoridades competentes en materia laboral, marítima y pesquera, considere avanzar con fortalecer los medios de control, a través de la coordinación entre estas instituciones. Para ello, las autoridades podrán considerar establecer un sistema eficaz de inspección (del Estado de pabellón y del Estado de puerto) en el que se verifiquen las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros; así como capacitar a los inspectores del Estado de pabellón y del Estado de puerto, y establecer procedimientos de tramitación de quejas, junto con la aplicación de sanciones. Además, sería oportuna la implementación del certificado de cumplimiento laboral como mecanismo de verificación, el cual podría tener un plazo de vigencia de cinco años, como sugiere el Convenio.

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	2. Naves menores a 10 toneladas de registro bruto de pesca artesanal. <i>a)</i> Certificado de Arqueo, Avalúo y Clasificación, con validez hasta que la nave sufra modificación, incluido en el formato de su matrícula quinquenal. <i>b)</i> Certificado de Reconocimiento de Seguridad, con validez de cinco años. 3. Naves menores entre 10-49 toneladas de registro bruto. <i>a)</i> Certificado de Arqueo, con validez hasta que la nave sufra modificación. <i>b)</i> Certificado de Seguridad y Prevención a la Contaminación, con validez de un año. <i>c)</i> Certificado de Seguridad Radioeléctrica (Licencia de Radio), con validez de cinco años. <i>d)</i> Certificado de Líneas de Carga para naves con eslora de convenio mayor a 24 metros, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. 4. Naves mayores entre 50-149 toneladas de registro bruto. <i>a)</i> Certificado de Arqueo, con validez hasta que la nave sufra modificación. <i>b)</i> Certificado de Seguridad y Prevención a la Contaminación, con validez de un año. <i>c)</i> Certificado de Seguridad Radioeléctrica (Licencia de Radio), con validez de cinco años. <i>d)</i> Certificado de Líneas de Carga, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. 5. Naves mayores entre 150-399 toneladas de registro bruto. <i>a)</i> Certificado de Arqueo, con validez hasta que la nave sufra modificación. <i>b)</i> Certificado de Seguridad y Prevención a la Contaminación, con validez de un año. <i>c)</i> Certificado de Seguridad Radioeléctrica (Licencia de Radio), con validez de cinco años. <i>d)</i> Certificado de Líneas de Carga, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. <i>e)</i> Certificado Internacional de Prevención a la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP) para tanqueros mayores a 150 toneladas de registro bruto, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. <i>f)</i> Certificado Internacional de Prevención a la Contaminación por Aguas Sucias, para toda nave de pasaje que menor a 400 toneladas de registro bruto transporte más de 15 pasajeros, con validez de cinco años. 6. Naves mayores entre 400-499 toneladas de registro bruto y de pesca de 400 toneladas de registro bruto en adelante. <i>a)</i> Certificado de Arqueo, con validez hasta que la nave sufra modificación. <i>b)</i> Certificado de Seguridad y Prevención a la Contaminación, con validez de un año. <i>c)</i> Certificado de Seguridad Radioeléctrica (Licencia de Radio), con validez de cinco años. <i>d)</i> Certificado de Líneas de Carga, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. <i>e)</i> Certificado Internacional de Prevención a la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP), con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. <i>f)</i> Certificado Internacional de Prevención a la Contaminación por Aguas Sucias, con validez de cinco años. 7. Naves mayores de carga y/o pasaje, de 500 toneladas de registro bruto en adelante. <i>a)</i> Certificado de Arqueo, con validez hasta que la nave sufra modificación. <i>b)</i> Certificado de Seguridad de Equipo, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. <i>c)</i> Certificado de Seguridad de Construcción, con validez de cinco años.		

Artículo del Convenio núm. 188	Disposiciones y política nacional	Análisis	Recomendaciones
	d) Certificado Seguridad Radioeléctrica (Licencia de Radio), con validez de cinco años. e) Certificado de Líneas de Carga, con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. f) Certificado Internacional de Prevención a la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP), con validez de cinco años, con inspección por endoso anual. g) Certificado Internacional de Prevención a la Contaminación por Aguas Sucias, con validez de cinco años. CT. Art. 545. Son atribuciones de los inspectores de trabajo: 1. Cuidar que en todos los centros de trabajo se observen las disposiciones que, sobre seguridad e higiene de los talleres y más locales de trabajo, se establecen el capítulo «De la prevención de los Riesgos» y los reglamentos respectivos. 2. Cuidar de que en las relaciones provenientes del trabajo se respeten los derechos y se cumplan las obligaciones que la ley impone a empleadores y trabajadores. 3. Efectuar las visitas a las que se refiere el párrafo 5 del artículo 542 de este Código. MDT 2016-0303. Art. 4. De los Inspectores del Trabajo. – A más de las funciones establecidas en la ley, los Inspectores del Trabajo son los encargados de efectuar los procesos de verificación de incumplimiento de la normativa laboral, ya sea utilizando medios electrónicos de manera previa a la inspección de campo o visitando los lugares de trabajo para cerciorarse del cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referente al trabajo, quienes deberán hacer constar sus observaciones en los informes que se eleven a sus respectivos superiores jerárquicos. MDT 2016-03-03. Art. 6. De la Inspección Integral. – La inspección del trabajo integral consiste en la vigilancia o verificación por parte de los Inspectores del Trabajo del cumplimiento de la normativa laboral relativa a las condiciones de trabajo y a la protección de los trabajadores en el ejercicio de sus actividades laborales. Para las inspecciones focalizadas que versan un determinado punto u objeto de protección de derechos laborales, procederán únicamente mediante denuncia de la o las personas trabajadoras.		

La Organización Internacional del Trabajo es la agencia de las Naciones Unidas para el mundo del trabajo. Reunimos a Gobiernos, empleadores y trabajadores a fin de mejorar las condiciones de trabajo de todas las personas, promoviendo un enfoque del futuro del trabajo centrado en el ser humano a través de la creación de empleo, los derechos en el trabajo, la protección social y el diálogo social.

Mediante el proyecto Pesca Justa, la Oficina para los Países Andinos de la OIT buscó fortalecer el trabajo decente en el sector pesquero en el Ecuador y el Perú y desarrollar acciones específicas a nivel regional. El proyecto proporcionó asistencia técnica a los Gobiernos y a las organizaciones de empleadores y de trabajadores, teniendo como referente principal al Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), que busca promover y garantizar condiciones de trabajo decente a bordo de las embarcaciones pesqueras.

El presente documento fue elaborado en el marco de dicho proyecto y pretende identificar las brechas legales existentes entre las normas y las prácticas nacionales y lo estipulado por el Convenio núm. 188, a partir de lo cual, se ofrecen recomendaciones sobre los aspectos que conviene priorizar en la mejora de los marcos de política y regulatorio, con el propósito de buscar su implementación.

www.ilo.org/es/ecuador

Centro Corporativo Ekopark
Torre 4, piso 3
Vía a Nayón y Av. Simón Bolívar
Quito – Ecuador

