

# LOS DESAFÍOS DEL SECTOR PESQUERO Y SU TRATAMIENTO POR LA OIT

The challenges of the fisheries sector and its treatment by the ILO

ASUNCIÓN LÓPEZ-ARRANZ

Profesora del Área de Derecho del Trabajo y Seguridad Social de la UDC

Orcid: 0000-0002-5761-771X

DOI: 10.1387/lan-harremanak.20081

Recibido: 30-04-2018

Aceptado: 31-05-2018

---

## ABSTRACT

El objeto de este trabajo consiste en analizar el sector pesquero, bajo el ángulo de la globalización y la sostenibilidad, analizando las condiciones de trabajo de este colectivo y los desafíos que se le presentan en el este siglo. Todo ello, bajo el prisma de los Convenios de la Organización del Trabajo (OIT), concretamente del Convenio 188 sobre el Trabajo en la Pesca. Para determinar finalmente, si la preocupación por mejorar las condiciones de trabajo ha sido real o no, y si esta nueva normativa supondrá para los Estados miembros un mayor grado de cumplimiento y una mejoras de las condiciones en el sector pesquero.

*Palabras clave:* Sector pesquero, Sostenibilidad, Convenios OIT, Trabajadores de pesca.

The purpose of this work is to analyse the fisheries sector, under the angle of globalization and sustainability. Analysing the working conditions of this group and the challenges presented in this century. All this, under the prism of the Conventions of the Labour Organization (ILO), specifically of Convention 188 on Work in Fishing. To determine finally, if the concern to improve working conditions has been

*real or not, and if this new regulation will mean a higher degree of compliance and better conditions in the fishing sector for the Member States.*

*Keywords: Fisheries sector, sustainability, ILO Conventions, Fishing workers.*

---

---

## SUMARIO

---

1. Introducción. 2. El sector pesquero y las condiciones de trabajo de los pescadores. 3. El Convenio 188 de la OIT frente a los actuales desafíos del sector pesquero. 3.1. El ámbito de aplicación del Convenio 188. 3.2. Principios generales a aplicar por los Estados Miembro. 3.3. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros. 3.4. Condiciones de servicios. 3.5. Alojamiento y alimentación. 3.6. Atención médica, protección de la salud y seguridad social. 3.7. Grado de cumplimiento y control de la aplicación. 3.8. Revisiones realizadas por el Convenio 188. 4. Conclusiones. 5. Bibliografía.

---

### 1. Introducción

Actualmente existe una preocupante situación económica y de sostenibilidad a nivel mundial y que posiblemente sea un gran desafío para nuestro planeta, la cual está relacionada directamente con el sector pesquero<sup>1</sup>. Dado que, se prevé que en el año 2050 existan 9.000 millones de personas que alimentar<sup>2</sup>, una incertidumbre económica y financiera, un aumento de la competencia por los recursos naturales, que unido al cambio climático, llevó a los Estados miembros de las Naciones Unidas a adquirir una serie de compromisos en septiembre de 2015 al aprobar la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.<sup>3</sup> En la Agenda 2030, se fijan objetivos relativos a la contribución y la práctica de la pesca y la acuicultura en pro de la seguridad alimentaria y la nutrición en la utilización de los recursos naturales de tal manera que se garantice un desarrollo sostenible en términos económicos, sociales y ambientales<sup>4</sup>.

La actividad llevada a cabo por el sector pesquero mundial en materia de pesca de captura, en términos productivos fue en 2016, de 93,4 millones de toneladas, de las cuales 81,5 millones de toneladas procedían de aguas marinas y

---

<sup>1</sup> Véase a Rodríguez Manzano, I., (2017) «Un objetivo de desarrollo sostenible para océanos y mares, pesca, pobreza y seguridad alimentaria», en Jorge Antonio Pueyo Losa, Julio Jorge Urbina (Coordinadores), *La reforma de la gobernanza pesquera internacional y europea*, Thomson Reuters-Aranzadi, Pamplona, pág. 30.

<sup>2</sup> Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO (2016), Estado mundial de la pesca y la acuicultura, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura Roma, pág. 2.

<sup>3</sup> Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015.

<sup>4</sup> Véase su objetivo 14.

11,9 millones de toneladas de aguas continentales. El principal país productor fue China, seguida de Indonesia, los Estados Unidos de América y la Federación de Rusia<sup>5</sup>. Este sector es en general una importante fuente de alimentos mundial y así se ha valorado internacionalmente.

El Acuerdo de París de 12 de diciembre de 2015<sup>6</sup> reconoce que el cambio climático constituye una grave amenaza para la seguridad alimentaria, el desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza en todo el mundo<sup>7</sup>. Por lo tanto, los Estados deben garantizar que la pesca se adapte a las repercusiones del cambio climático y mejoren la resiliencia de los sistemas de producción de alimentos. También, la iniciativa de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación (FAO) sobre crecimiento azul 2013 (IGCA) ayuda a los países a elaborar y llevar a la práctica el nuevo programa mundial en relación con la pesca de captura y la acuicultura sostenibles, los medios de vida y los sistemas alimentarios, y el crecimiento económico derivado de los servicios de los ecosistemas acuáticos<sup>8</sup>. En ella se aplica el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO y el enfoque ecosistémico de la pesca y la acuicultura<sup>9</sup>. Durante los últimos 23 años, el Código ha servido como instrumento de referencia mundial para el desarrollo sostenible de los sectores de la pesca y la acuicultura<sup>10</sup>. A pesar de las deficiencias en la aplicación y las limitaciones de las partes interesadas, se ha avanzado considerablemente en relación con los seis capítulos centrales del Código desde su aprobación<sup>11</sup>.

Además, el sector pesquero es un generador de puestos de trabajo e ingresos para un gran número de trabajadores. La pesca, sin embargo, sigue siendo una ocupación altamente peligrosa, por la penosidad en que se lleva a cabo dicha actividad, con los pescadores lejos de sus casas durante grandes jornadas, incluso meses y en condiciones gravosas que muchas veces pueden llevar a grandes riesgos laborales que afectan a la vida y salud del trabajador. Todo ello, requiere que se mejoren las condiciones laborales y de vida de los pescadores, dado el gran número de trabajadores que tiene el sector, que se estima en 56,6 millones en la pesca de captura y la acuicultura en 2014, de los cuales el 36 % lo hacía a

---

<sup>5</sup> Véase a Pedroza-Gutiérrez, C. (2014). Globalización, mercados y el futuro de las pesquerías. *Ambiente y Desarrollo*, 71-82. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.AyD18-35.gmfp>, pág. 74.

<sup>6</sup> DOUE de 19 de octubre de 2016.

<sup>7</sup> Véase su preámbulo, párrafo 9.

<sup>8</sup> Esta contribución de la Política Marítima está integrada en la consecución de los objetivos de la Estrategia 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador de la pesca en la Unión Europea.

<sup>9</sup> Roma 1995.

<sup>10</sup> Véase a Gil Gil, J.L., (2014) Globalización y empleo; propuestas de la OIT para un desarrollo sostenible, *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11 Pamplona, pág. 2.

<sup>11</sup> Véase a Ramírez Rodríguez, M. Hernández Herrera, A., (2010), Aplicación del «Código de Conducta para la Pesca Responsable en el golfo de California,» *Región y Sociedad*, Vol. 22, n.º 47, (2010), pág. 3.

tiempo completo, el 23 % a tiempo parcial y el resto eran pescadores ocasionales o de situación sin especificar<sup>12</sup>. Las mujeres representaban el 19 % de todas las personas empleadas directamente en el sector primario en 2014, pero cuando se incluye el sector secundario (por ejemplo, la elaboración y el comercio), las mujeres constituyen aproximadamente la mitad de la mano de obra. Por este motivo la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a través de sus Convenios sobre el Trabajo en la pesca y Recomendaciones, tiene como objetivo principal, el que los Estados miembro adopten una legislación o tomen las medidas necesarias para garantizar que los trabajadores dispongan de condiciones de vida decentes.

El centro de trabajo en que se lleva a cabo esta actividad es de gran importancia y no es otro que el barco, y así nos encontramos con una flota con unas unidades muy modernas y sofisticadas frente a la existencia de embarcaciones muy obsoletas<sup>13</sup>.

El objetivo perseguido en este trabajo es, el de abordar la situación de la pesca y la implementación que los Convenios de la OIT han tenido sobre la misma y los Estados miembro, dada la situación actual del sector, con el fin de determinar el nivel de cumplimiento de las obligaciones en materia de condiciones de trabajo.

La estructura de este artículo será la siguiente, tras una breve introducción sobre la situación del sector pesquero, en el apartado uno, se hace un análisis general de las condiciones de trabajo de los pescadores tras las situaciones actuales de sostenibilidad y globalización actual. En el tercer apartado se analizan los Convenios de la OIT frente a los actuales desafíos del sector pesquero y finalmente se desarrollarán las conclusiones.

## 2. El sector pesquero y las condiciones de trabajo de los pescadores

La globalización de la economía en todos los sectores, incluido el pesquero, ha producido también la globalización de la fuerza de trabajo, lo que está pro-

---

<sup>12</sup> En 2014, el 84 % de la población mundial dedicada al sector de la pesca y la acuicultura se encontraba en Asia, seguida de África (10 %) y América Latina y el Caribe (4 %). De los 18 millones de personas que trabajaban en la piscicultura, el 94 % se encontraba en Asia.

<sup>13</sup> Véase a González Laxe, F., (2000), «La globalización y el comercio de los productos de la pesca. Efectos sobre la sobre-capacidad y la sobre-capitalización de la actividad pesquera,» *Boletín Económico de ICE*, n.º 2665, págs. 36-37. La flota de Asia es la de mayor tamaño, está formada por 3,5 millones de embarcaciones y supone el 75 % de la flota mundial, seguida de África (15%), América Latina y el Caribe (6%), América del Norte (2%) y Europa (2%). En el plano mundial, el 64% de las embarcaciones de pesca registradas funcionaban con motor, de las cuales el 80 % está en Asia, mientras que el resto de regiones tenían menos del 10 % cada una.

duciendo grandes flujos migratorios. Estos cambios han planteado nuevos desafíos en lo que respecta a la reglamentación de las condiciones de trabajo en el sector pesquero<sup>14</sup>. Así, se reconoce en el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca 188<sup>15</sup>, en el que se señala que «el objetivo del Convenio, como se establece en su preámbulo, es garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a requisitos mínimos para el trabajo a bordo, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social»<sup>16</sup>. Ya que, por regla general, las condiciones de trabajo en el sector de la pesca son difíciles, independientemente del tipo de actividad que se lleve a cabo. La pesca supone la realización, durante largas horas, de tareas extenuantes en el mar, que con frecuencia se convierte en un medio hostil<sup>17</sup>. Además, los pescadores pueden tener que utilizar equipos peligrosos, simples o complejos, para capturar, clasificar y almacenar la pesca, esto aumenta notablemente los riesgos laborales en este sector<sup>18</sup>. En muchos países, las tasas de lesiones y fallecimientos en este sector son muy superiores a la media nacional de los demás sectores, en el caso de España la tasa en el grupo en el que se encuentra el sector pesquero tuvo una mayor cantidad de accidentes, acumularon 83.896 accidentes con baja en jornada, que representan un 17,2% del total de la accidentalidad en el 2016<sup>19</sup>. También, la navegación hasta llegar a los caladeros de pesca puede ser altamente peligrosa. En caso de accidente o de enfermedad en el mar, los pescadores están lejos de los centros médicos profesionales y deben encomendarse a las personas que están a bordo del buque para recibir los cuidados necesarios<sup>20</sup>.

Los buques pesqueros pueden permanecer en el mar durante largos períodos, faenando en caladeros alejados de la costa y, en esos casos, la calidad del alojamiento y de la alimentación que se proporcionan a bordo es particularmente importante, lo cual viene regulado en el Convenio 188, que señala «todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que

---

<sup>14</sup> Organización Internacional del Trabajo, Informe para el debate en la Reunión de expertos para adoptar pautas relativas al Estado del pabellón para la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), (Ginebra, 2015), pág. 2.

<sup>15</sup> Convenio sobre el trabajo en la pesca de 14 de junio 2007 (OIT).

<sup>16</sup> Véase su art. 1.

<sup>17</sup> Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, (2011) Oficina Internacional del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo Ginebra, pág. 3.

<sup>18</sup> Véase a Moreno Reyes, F.J., Ledesma de Miguel, J., Mira Terrón, G., (2015), *Buques de Pesca Normativa nacional de seguridad*, Instituto Nacional del Trabajo, Madrid, pág. 5.

<sup>19</sup> Dirección General de Estadísticas y Análisis Sociolaboral, (2016), *Estadísticas de Accidentes de Trabajo*, Madrid, pág. 15.

<sup>20</sup> Véase a Carril Vázquez, X.M. (2014), «Los convenios de la OIT sobre la protección de los pescadores», *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, Derecho Social Internacional y Comunitario* n.º 112, pág. 233.

enarbolan su pabellón»<sup>21</sup>. Y deberá «adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberán abarcar, según proceda, las cuestiones siguientes: a) aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento; b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general; c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación; d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivos; e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento; f) instalaciones sanitarias, incluidos retretes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y g) procedimientos para responder a las quejas relativas a condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del presente Convenio»<sup>22</sup>. También, adoptará una legislación u otras medidas en las que se estipule que: «a) a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes; b) se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada, y c) los alimentos y el agua potable sean provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. Sin embargo, de conformidad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador»<sup>23</sup>.

Los medios mediante los cuales se desarrollan las relaciones laborales en el sector pesquero entre empresarios y pescadores no suelen acabar en todas las ocasiones en la formalización de un contrato de trabajo. La precariedad laboral prevalecía hasta hace poco en las relaciones laborales de determinadas actividades de pesca que se formalizaban a través de contratos verbales, lo que determinó la elaboración de un informe sobre el mismo por la OIT<sup>24</sup>. Señala el Convenio que el propietario del buque pesquero deberá garantizar que cada pescador cuente con la protección de un acuerdo de trabajo escrito en términos comprensibles para el pescador. El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los

---

<sup>21</sup> Véase su art. 25.

<sup>22</sup> Véase su art. 26.

<sup>23</sup> Véase su art. 27.

<sup>24</sup> Informe Ship to Shore Rights (OIT), 1 de diciembre de 2016, en el que se hace un estudio sobre los trabajadores migrantes en la pesca tailandeses. Se pudo comprobar como en 2015-16 existieron graves violaciones de los derechos que afectaban a los trabajadores migrantes en las industrias de pesca y mariscos de Tailandia. Se aprecian cambios, pues si en 2013, un 6% de los trabajadores de los barcos de pesca tenía un contrato firmado o escrito con sus empleadores, en 2017 un 43% tenía contrato. Recientemente revisado en marzo del 2018.

datos indicados en el anexo II del Convenio núm. 188<sup>25</sup>. El mentado acuerdo deberá estar firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste con el objeto de prever condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque. En caso de que el pescador no haya sido empleado o contratado por el propietario del buque, éste deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente, en particular el nombre del empleador o de otra parte en el acuerdo con el pescador<sup>26</sup>. Se deberá facilitar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador, así como, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, de otras partes interesadas que lo soliciten. Los contratos de trabajo son importantes para los pescadores porque garantizan su remuneración y acceso a la seguridad social y oficializan sus condiciones de empleo, contratación y colocación<sup>27</sup>. El Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores<sup>28</sup>, señala que «la autoridad competente, después de comprobar que las cuestiones de que trata este Convenio están debidamente reglamentadas por contratos colectivos celebrados entre los armadores de barcos de pesca o sus organizaciones y las organizaciones de pescadores, podrá exceptuar de las disposiciones del presente Convenio, relativas a los contratos individuales, a los armadores y pescadores a quienes se apliquen tales contratos colectivos»<sup>29</sup>, seguidamente establece como se ha de llevar a cabo la formalización del contrato, así el contrato de enrolamiento, «será firmado por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador. Deberán darse facilidades al pescador y a su consejero para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado; las condiciones en que el pescador firmará el contrato deberán fijarse por la legislación nacional de forma que quede garantizado el control de la autoridad pública competente; las disposiciones relativas a la firma del contrato se considerarán cumplidas si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador; la legislación nacional deberá prever disposiciones para garantizar que el pescador comprenda el sentido de las cláusulas del contrato; el contrato no deberá contener ninguna cláusula contraria a la legislación nacional; la legislación nacional deberá prever todas las demás formalidades y garantías concernientes a la celebración del contrato que se consideren necesarias para proteger los intereses del armador del barco de pesca y del pescador»<sup>30</sup>. Respecto a la regulación de las operaciones concretas de los servicios de colocación y con-

---

<sup>25</sup> Véase su anexo III.

<sup>26</sup> Véase su anexo II, párrafo d.

<sup>27</sup> Correa Carrasco, M. (2000), *La ordenación de las Relaciones laborales en el sector-marítimo pesquero*, Consejo Económico social, Madrid, págs. 30-32.

<sup>28</sup> Convenio núm. 114. 1959 de 19 de junio.

<sup>29</sup> Véase su art.1.3.

<sup>30</sup> Véase su art.3.

tratación, el Convenio n.º de 1920 no resultaba especialmente explícito en la regulación de los contratos, este fue mayoritariamente ratificado por numerosos países entre los que se cuenta España (40), este Convenio fue revisado muchos años más tarde a través del Convenio n.º 179, sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, que entró en vigor el 22 de abril de 2000, pero que, posiblemente por resultar excesivamente extenso en cuanto a las obligaciones a las que quedaban sometidos los Estados firmantes fue ratificado por un número muy limitado de países (10, a fecha de 5 de marzo de 2009), países entre los que no se encuentra España<sup>31</sup>.

Los requisitos exigidos por la legislación española en materia de contrato de embarque, presentan unas determinadas peculiaridades en comparación con otros contratos laborales, entre ellas el lugar donde se realiza la prestación, esto es, el barco lo que obliga al legislador a tener determinadas consideraciones en torno, por ejemplo, el abanderamiento, buscando por los armadores la jurisdicción más beneficiosa. La Contratación viene regulada en el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores<sup>32</sup>. Deberán necesariamente figurar en el contrato individual, tal y como regula el Estatuto las condiciones de trabajo del tripulante enrolado, indicando concretamente sus derechos y obligaciones. Dichos documentos se ajustarán a los modelos oficiales que establecen las disposiciones vigentes en materia de contratación y empleo en cada momento, sin perjuicio de aquellos otros requisitos que se consideren oportunos. Los mencionados contratos deberán contener los siguientes datos: a) nombre y apellidos del tripulante, fecha de nacimiento, domicilio y número del documento nacional de identidad; b) lugar y fecha de celebración del contrato; c) nombre del barco o de los barcos de pesca en el cual o en los cuales se compromete a servir el interesado; d) cuando se trate de personal interino, expresión del nombre, apellidos y puesto del tripulante a quien sustituye y la causa de sustitución, así como la duración del contrato; e) categoría que va a desempeñar el interesado; f) lugar y fecha en que el interesado está obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio; g) el salario garantizado; h) el tanto por ciento que, sobre el importe bruto del valor de la venta de las capturas efectuadas por el buque, las partes acuerden; i) si el contrato se ha celebrado por duración definida, la fecha en la que el mismo expire<sup>33</sup>. Entre los requisitos formales los contratos de embarco se extenderán por triplicado, firmando el tripulante y el armador del buque de pesca o su representante legal. Las empresas están obligadas a presentar en la Oficina de Empleo del Instituto Social de la Marina para regis-

<sup>31</sup> Véase Ballester Pastor, I., (2010), La contratación y colocación de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 82, págs. 168-170.

<sup>32</sup> BOE de 24 de octubre de 2015.

<sup>33</sup> Véase la sentencia del TS, Sala de lo social de 26/05/2005, Rec. 2817/2004.

tro, aquellos contratos que hayan de cumplir los citados requisitos en virtud de normas legales o reglamentarias. Dado el importante esfuerzo físico que la actividad en el mar implica, por Convenio Colectivo, podrán establecerse una serie de requisitos para la realización del contrato de embarco, como que en el momento de su celebración el trabajador se encuentre en posesión del correspondiente certificado médico, con vigencia en dicha fecha, extendido en su libreta de inscripción marítima, practicado y autorizado por los servicios sanitarios del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con las normas contenidas en las disposiciones legales.

En materia de remuneración, el sector se caracteriza fundamentalmente por dos sistemas, el de remuneración fija y el de remuneración proporcional. En el primer caso, el salario se fija en función de un período determinado. En el segundo caso, los pescadores obtienen un porcentaje de los ingresos o beneficios brutos de la expedición de pesca de que se trate. Conforme a este sistema, las ganancias de la captura se utilizan, en primer lugar, para cubrir los gastos de la explotación del buque y, a continuación, los beneficios netos se distribuyen entre el propietario del buque pesquero y los pescadores según una fórmula previamente acordada, generalmente en función de categorías jerárquicas. A veces se utiliza una combinación de los dos sistemas: los pescadores perciben un salario mínimo bajo que se complementa con una remuneración proporcional a las capturas o con primas. En muchos países, los pescadores se inscriben en la categoría de «trabajadores por cuenta propia» en razón de ese tipo de contratos<sup>34</sup>. En el Convenio 188 en los artículos 23 y 24 se hace referencia a la remuneración de los pescadores. Para muchos pescadores, cuando no para la mayoría de ellos, la pesca ha sido y sigue siendo una empresa conjunta en la cual los ingresos se derivan de la participación en los beneficios obtenidos de la venta de las capturas. Esta situación persiste en mayor o menor grado en la actualidad, en los casos en que la remuneración basada en el reparto de las capturas (a la parte) puede afectar considerablemente a la remuneración total percibida<sup>35</sup>. En tiempos más recientes, cuando se contrata a los pescadores con contratos de duración determinada, algunos pescadores perciben un salario regular, junto con un importe correspondiente a su participación en los beneficios obtenidos de la venta de las capturas. Por lo tanto, es preciso distinguir entre el salario y las remuneraciones, como se desprende de estos dos artículos similares pero independientes. El salario puede considerarse un importe contractual garantizado, mientras que las remuneraciones abarcan todos los beneficios, inclusive la remuneración por horas suplementarias, la participación en los beneficios obte-

---

<sup>34</sup> Véase a Fotinopoulou Basurko, O., (2008), «El contrato de trabajo de la gente del mar», Comares, Granada, pág. 40.

<sup>35</sup> Véase a Cabeza Pereiro, J., (2015), «Salario a la parte en la pesca entre costumbre y autonomía colectiva», en E. Rodríguez Rodríguez, *El trabajo en el mar: nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo, Albacete, pág. 40.

nidos de la venta de las capturas, primas, prestaciones, vacaciones pagadas, etc. Así pues, el artículo 23 hace referencia exclusivamente a los pescadores que perciben un salario. Los Estados Miembro, al celebrar consultas con miras a elaborar y adoptar una legislación u otras medidas sobre la regularidad del pago de los salarios, sólo deberán asegurarse, de conformidad con lo previsto en este artículo, de que los pescadores que perciben un salario lo reciban mensualmente o con otra periodicidad. Los Estados Miembro deberían contemplar la posibilidad de imponer sanciones o penalizaciones en los casos en que el pago de las remuneraciones se retrase indebidamente o de que los propietarios no abonen dichas sumas.

A diferencia del caso de los marineros preferentes, la OIT no ha establecido un salario mínimo para los pescadores en particular. Sin embargo, algunos acuerdos de colaboración en el sector pesquero suscritos entre Estados Ribereños y la Comunidad Europea establecen que las condiciones de remuneración de los pescadores no podrán ser, «en ningún caso, inferiores a las normas de la OIT» y que los interlocutores sociales, cuando negocien los salarios de los pescadores, pueden referirse a las cifras en vigor para los marineros. La Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), dispone que, en la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de propietarios de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la Recomendación, actualizada periódicamente por la Subcomisión sobre los Salarios de la Gente de Mar, de la Comisión Paritaria Marítima de la OIT, a la pesca marítima comercial.

### **3. El Convenio 188 de la OIT frente a los actuales desafíos del sector pesquero**

Los desafíos del sector pesquero han sido una constante para la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Dichas actuaciones comienzan a principios del siglo xx, con la Recomendación sobre Horas de Trabajo (R009) de 30 de junio de 1920. Retoma su preocupación con la redacción de tres nuevos convenios de fecha 19 de junio de 1959, el Convenio sobre la edad mínima (C112), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores (C113), y el Convenio sobre el enrolamiento de los pescadores (C114). También el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), a fin de actualizarlos y de abarcar a un mayor número de pescadores del mundo entero, y en especial a los que trabajan en las embarcaciones de menor tamaño.

Además y conjuntamente con Naciones Unidas OMI y FAO, la OIT, preparó en 1968 un Código de seguridad para pescadores y buques pesque-

ros<sup>36</sup>. Este consta de dos partes, la Parte A denominada, «Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones» y la Parte B, «Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros». Se trata de un instrumento educativo que expone los fundamentos de la seguridad e higiene. En 1974 la OMI elabora el «Convenio Internacional para la Seguridad Humana en el Mar», (SOLAS). Para la actividad pesquera, sobresale el capítulo V, que trata de la seguridad en la navegación. Tiene por objeto servir de guía a los responsables de la elaboración de leyes y reglamentos nacionales. Su aplicación se limita a barcos de 24 m de eslora o más, con exclusión de las embarcaciones de pesca deportiva y los buques de elaboración a bordo<sup>37</sup>. Sin embargo no se trata de una aportación específica a los problemas de los pesqueros como sí lo son dos resoluciones posteriores: La primera, sobre la necesidad de implementar medidas de salvamento sobre los pesqueros<sup>38</sup>; y la segunda, que dirigida a los gobiernos, pretende conocer en los diferentes países la aplicación de las normas de la OMI en sus pesqueros<sup>39</sup>.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo reunida en Ginebra el 30 de mayo de 2007 aborda un nuevo desafío en la lucha por la protección de los pescadores a través de la aprobación de un nuevo Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, reconociendo que la globalización tiene profundas repercusiones en el sector pesquero y que la pesca es una ocupación peligrosa en comparación con otras. El nuevo convenio tiene su fundamentación en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo de 1998 y en los derechos fundamentales plasmados en los siguientes convenios internacionales del trabajo<sup>40</sup>: Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29); Convenio sobre la Libertad sindical y la protección del derecho de sindicación 148 (núm. 87); Convenio sobre derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98); Convenio sobre igualdad de remuneración 1951 (núm. 100); Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105); Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111); Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y Con-

<sup>36</sup> ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, Conferencia Internacional del Trabajo, 92.<sup>a</sup> reunión, 2004. Informe V (1). Condiciones de trabajo en el sector pesquero. Una norma general (un convenio complementado con una recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero). Quinto punto del orden del día, Oficinal Internacional del Trabajo (Ginebra, 2003).

<sup>37</sup> Véase a Marí Sagarra R., González Pino, E., (1992), «Manual de procedimientos de seguridad para operaciones del trabajo a bordo». Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid, pág. 250.

<sup>38</sup> Véase a Rodríguez Larrucea, J., (2015), *Seguridad Marítima*, MARGE, Barcelona pág.125-150.

<sup>39</sup> Convención internacional de Torremolinos de seguridad en buques pesqueros, SFV 1977, de 2 de abril. Protocolo de Torremolinos 1993, 2 de abril de 1993. Londres: OMI, 1993

<sup>40</sup> Véase a Kellerson, H. (1998). «La Declaración de la OIT de 1998 sobre los principios y derechos fundamentales: Un reto para el futuro», *Revista Internacional del Trabajo* (Ginebra), vol. 117, núm. 2, págs. 170-200.

venio sobre los peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182). Además del Convenio (núm. 155) y la Recomendación (núm. 164) sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981, y el Convenio (núm. 161) y la Recomendación (núm. 171) sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985. Tomando nota asimismo del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), y considerando que las disposiciones del artículo 77 de dicho Convenio no deberían constituir un obstáculo para la protección que los Miembros otorgan a los pescadores en el marco de los regímenes de seguridad social.

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es la promoción de condiciones de trabajo decentes<sup>41</sup> y la necesidad de proteger y promover los derechos de los pescadores frente a los desafíos que el nuevo milenio plantea a este sector, se aprobó el Convenio 188 sobre el Trabajo en la Pesca el 14 de junio de 2007<sup>42</sup> con el objeto de garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a requisitos mínimos para el trabajo a bordo, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social<sup>43</sup>.

### 3.1. El ámbito de aplicación del Convenio 188

Una cuestión capital del Convenio es determinar cuáles son sus ámbitos subjetivo y objetivo, previa definición de los términos y conceptos básicos a desarrollar. Para el Convenio la pesca comercial engloba «todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos o canales, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva»; como propietario de buque pesquero (empresario), será «el propietario de un buque de pesca o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero»; Se denominará pescador «a toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas» («a la parte»); se excluyen los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra

---

<sup>41</sup> Informe de la Comisión del Sector Pesquero (simple discusión) (2007), Actas Provisionales número 12, Conferencia Internacional del Trabajo, 96.ª reunión (Ginebra, ), pág. 7.

<sup>42</sup> Ginebra 96.ª reunión CIT de 14 de junio de 2007.

<sup>43</sup> Véase su preámbulo.

que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros. El acuerdo de trabajo del pescador abarca «el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rija las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque»; los términos buque pesquero designan «toda nave o embarcación, cualesquiera sea su clase o su régimen de propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial»; servicio de contratación y colocación designa a «toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en colocarlos directamente a su servicio»<sup>44</sup>

El Convenio será de aplicación a todos los pescadores y a todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial<sup>45</sup>. Además posibilita a todo país miembro, previa celebración de consultas, a extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas la protección prevista en el presente Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros.<sup>46</sup> También se prevé facultar a los países miembros para excluir del presente Convenio o de ciertas disposiciones del mismo a: «las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros».<sup>47</sup>

### 3.2. Principios generales a aplicar por los Estados Miembro.

Los principios establecidos en el presente Convenio señalan que todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción<sup>48</sup>. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio<sup>49</sup>. Todo Miembro deberá: designar a la autoridad competente o las autoridades competentes, y establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes por lo que respecta al sector pesquero en los ámbitos nacional y local, según proceda, y definir sus funciones y

---

<sup>44</sup> Véase su art. 1.

<sup>45</sup> Véase su art. 2.1.

<sup>46</sup> *Ibidem* 2.3.

<sup>47</sup> Véase su art. 3.

<sup>48</sup> Véase a Gernigon, B., Otero A. y Guido, H. (2000), «Principios de la OIT sobre la negociación colectiva», *Revista Internacional del Trabajo*, vol. 119, núm. 1, pág. 44-46.

<sup>49</sup> Véase su art. 6.

responsabilidades, teniendo en cuenta su complementariedad y las condiciones y la práctica nacionales<sup>50</sup>. En cuanto a las responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores tienen la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio; el capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a: ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud; dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga; posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marineras conexas. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo. Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud<sup>51</sup>.

### 3.3. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

#### 3.3.1. *Edad mínima*

La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca. Igualmente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, se podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinarse, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberán establecerse las condiciones en las que se llevarán a cabo tales trabajos y los períodos de descanso obligatorios. La edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no podrá ser inferior a los 18 años. Cada Estado Miembro a través de la legislación nacional o las autoridades competentes determinará los tipos de actividades peligrosas que se puedan llevar a cabo, previa celebración de consultas,

---

<sup>50</sup> Véase su art. 7.

<sup>51</sup> Véase su art.8.

habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables. La realización de las actividades peligrosas a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada, con los mismos requisitos antes indicados, siempre y cuando se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los jóvenes, y de que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad. Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche. El término noche se definirá por cada uno de los Estados Miembro. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. Podrán darse excepciones a la restricción del trabajo nocturno cuando: a) pudiera verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la autoridad determine, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar. Las disposiciones del Convenio 188 en cuanto a la edad mínima no afectarán a cualesquiera otras obligaciones asumidas por los Estados Miembro al ratificar cualquier otro convenio internacional del trabajo<sup>52</sup>.

### 3.2.2. *Certificado médico*

Será obligatorio para desempeñar trabajos a bordo de un buque pesquero un certificado médico válido que acredite la aptitud del pescador para desempeñar sus tareas. Existen excepciones a dicha obligación en atención a la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca. Dichas exenciones en ningún caso serán de aplicación a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente<sup>53</sup>. Se obligará por el convenio a que cada uno de los Estados Miembros adopte una legislación (o en su caso otras medidas) que prevean: a) la naturaleza de los exámenes médicos; b) la forma y el contenido de los certificados médicos; c) la expedición de los certificados médicos por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos

---

<sup>52</sup> Véase su art.9.

<sup>53</sup> Véase su art. 11.

a la vista, por una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados; estas personas deberán gozar de plena independencia para emitir dictámenes profesionales; d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos; e) el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que a esta persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar, y f) otros requisitos pertinentes.<sup>54</sup> A mayores de los requisitos indicados, en aquellos buques de eslora igual o superior a 24 metros o los que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar, se fijan unas condiciones más completas que deben figurar en el certificado médico, a saber: a) la audición y la vista del pescador examinado son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque, y b) el pescador no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar o incapacitarlo para realizar dicho servicio o que pueda poner en peligro la seguridad o la salud de las demás personas a bordo.

El certificado médico tendrá una validez máxima de dos años, salvo que el pescador sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año, si dicho plazo finalizase durante un viaje, se entiende que el certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje<sup>55</sup>.

### 3.4. Condiciones de servicios

#### 3.4.1. *Dotación y horas de descanso*

Los Estados firmantes del Convenio, mediante su propia regulación, obligarán a que todos aquellos propietarios de barcos que naveguen bajo su pabellón cumplan con los siguientes requisitos: a) que sus barcos cuenten con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, b) que los pescadores cuenten con períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud<sup>56</sup>. A mayores, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se establecerá el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer y en el caso de los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, con el objeto de reducir la fatiga, se establecerá el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores, que en ningún caso podrá ser inferior a diez horas por cada período de 24 horas, y 77 horas por cada período de siete días; aun cuando se permitirán

---

<sup>54</sup> Véase su art. 11.

<sup>55</sup> Véase su art. 12.

<sup>56</sup> Véase su art. 13.

excepciones temporales, en casos muy concretos y limitados<sup>57</sup>. En caso de producirse dichas circunstancias excepcionales, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible. Se podrán establecer requisitos alternativos, que en todo caso deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores. En modo alguno se restringirá el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. El capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un período de descanso adecuado<sup>58</sup>.

#### 3.4.2. *Lista de tripulantes*

En cada barco deberá llevarse una lista detallada de los tripulantes; una copia de la cual se entregará a las personas autorizadas en tierra antes hacerse a la mar el barco, o en su caso comunicarse inmediatamente después de dicho zarpe. La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad<sup>59</sup>.

#### 3.4.3. *Acuerdo de trabajo del pescador*

Los pescadores que trabajen a bordo de todo buque pesquero deberán estar amparados por un acuerdo de trabajo del pescador que resulte comprensible para ellos y que haya sido establecido conforme en lo dispuesto en el Convenio. Además se deberán especificar los datos mínimos que han de figurar en los acuerdos de trabajo del pescador, de conformidad con las disposiciones contenidas en el anexo II del Convenio<sup>60</sup>. Dichos datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada por el Estado Miembro son : «a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, y el lugar de nacimiento; b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo; c) el nombre del buque o los buques pesqueros y el número de registro del buque o los buques a bordo del cual o de los cuales se comprometa a trabajar el in-

---

<sup>57</sup> García Ninet, J. I. (2009), «Horas de Trabajo y descanso en el trabajo en el mar (exposición sistemática a partir del convenio sobre el trabajo marítimo 2006)», *Revista del Ministerio de Trabajo e inmigración*, núm. 82, pág. 248-250.

<sup>58</sup> Véase su art. 14.

<sup>59</sup> Véase su art. 15.

<sup>60</sup> Véase su art 16.

teresado; d) el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador; e) el viaje o los viajes que se vayan a emprender, si cabe determinar este dato al celebrarse el acuerdo; f) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador; g) si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio; h) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente; i) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y el método adoptado para el cálculo de ésta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido; j) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber: 1) si el acuerdo se ha celebrado por un período determinado, la fecha fijada para su expiración; 2) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y 3) si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no podrá ser más corto para el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte en el acuerdo que para el pescador; k) la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque; l) las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas, cuando proceda; m) la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda; n) el derecho del pescador a la repatriación; o) una referencia al convenio colectivo, cuando proceda; p) los períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y q) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir».

Se deberán adoptar por los Miembros en sus legislaciones: «a) los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo; b) la conservación, cuando proceda, de un registro con la relación de los servicios del pescador en el marco del acuerdo de trabajo, y c) los medios para solucionar los conflictos relativos al acuerdo de trabajo del pescador»<sup>61</sup>.

Cada pescador dispondrá de una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador en todo momento<sup>62</sup>.

---

<sup>61</sup> Véase su art 17.

<sup>62</sup> Véase su art 18.

Lo anteriormente expuesto no será de aplicación a los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos.<sup>63</sup>

Incumbirá al propietario del buque pesquero la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste (en caso de que el pescador no haya sido empleado o contratado por el propietario del buque, éste deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente), que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio<sup>64</sup>.

#### 3.4.4. *Repatriación*

Se recoge en el Convenio 188 que los Estados Miembro deberán velar porque todos los pescadores de los buques con su pabellón que se encuentren en un puerto extranjero tengan derecho a la repatriación en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido o haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero, o cuando los pescadores se vean incapacitados para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o no quepa esperar que presten dichos servicios habida cuenta de las circunstancias. Esto también se aplicará a los pescadores del buque pesquero que sean transferidos por los mismos motivos del buque al puerto extranjero. El costo de la repatriación deberá ser asumido por el propietario del buque pesquero, salvo que por parte del pescador se haya producido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.

Se deberán establecer las circunstancias exactas que dan a los pescadores el derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicio a bordo que dan a estos pescadores el derecho a la repatriación y los destinos a los que los pescadores pueden ser repatriados. Si un propietario omitiese autorizar la repatriación el Estado Miembro cuyo pabellón enarbole el buque será el encargado de adoptar todas las medidas necesarias para llevar a cabo la misma y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes. Las legislaciones nacionales en modo alguno podrán menoscabar los derechos de los propietarios de los pesqueros para recuperar el costo de la repatriación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> Véase su art. 19.

<sup>64</sup> Véase su art. 20.

<sup>65</sup> Véase su art. 21.

### 3.4.5. *Contratación y colocación*

Todo Estado Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de pescadores deberá asegurarse de que este servicio forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores, o sea coordinado por éste. Todo servicio privado de contratación y colocación de pescadores que desarrolle actividades en el territorio de un Miembro deberá operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrán establecerse, mantenerse o modificarse previa celebración de consultas. Todo Miembro deberá, por medio de la legislación u otras medidas: a) prohibir que los servicios de contratación y colocación usen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo o a disuadirlos de ello; b) prohibir que se imputen a los pescadores, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros gastos correspondientes a su contratación o colocación, y c) fijar las condiciones en que cualesquiera licencias, certificados o autorizaciones similares para explotar un servicio privado de contratación o de colocación podrán suspenderse o retirarse en caso de infracción a la legislación pertinente, y especificar las condiciones en que dichos servicios privados podrán ejercer sus actividades.

Las agencias privadas de empleo a través de este Convenio, adquieren responsabilidades en todos aquellos países miembro que lo hayan ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181). Las responsabilidades respectivas de dichas agencias y de los propietarios de buques pesqueros, que serán las empresas usuarias a efectos de dicho Convenio, se determinarán y atribuirán de conformidad con el artículo 12 del mismo. Ninguna de las responsabilidades u obligaciones atribuidas a las agencias de empleo privadas que presten el servicio, y a la empresa usuaria, puede impedir al pescador hacer valer un derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero. Siendo siempre a tenor del párrafo 4, el propietario del buque pesquero responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador respecto del cual, en virtud del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), dicho propietario del buque pesquero sea la empresa usuaria. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio deberá ser interpretada en el sentido de que impone a un Estado Miembro la obligación de permitir en su sector pesquero la actividad de agencias de empleo privadas como las mencionadas en el párrafo 4 del presente artículo.<sup>66</sup>

### 3.4.6. *Remuneración de los pescadores*

La remuneración por el trabajo realizado es de vital importancia para la supervivencia del pescador y su familia. El Convenio se preocupar de obligar a los

---

<sup>66</sup> Véase su art. 22.

Estados ratificantes del mismo a que adopten previa consultas, una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores que perciban un salario sean remunerados mensualmente o según otro intervalo regular<sup>67</sup>. Todo Miembro deberá exigir que todos los pescadores 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, inclusive los anticipos<sup>68</sup>. En definitiva el no cumplimiento de esta obligación empresarial supone un grave incumplimiento de las obligaciones asumidas en contrato. Estas situaciones en los casos de abandono de buques por concurso del armador han supuesto graves perjuicios para los pescadores y su familia<sup>69</sup>.

### 3.5. Alojamiento y alimentación

Temas como el alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón son fundamentales para el bienestar de los pescadores<sup>70</sup>. Por ello, los ratificantes del Convenio deberán adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. Exige el Convenio que dichas medidas sean: a) aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento; b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general; c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación; d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivos; e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento; f) instalaciones sanitarias, incluidos retretes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y g) procedimientos para responder a las quejas relativas a condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del presente Convenio<sup>71</sup>.

En cuanto a la alimentación los Estados Miembro asegurarán las siguientes cuestiones: a) que a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes toda vez que las exigencias de alimentos frescos son más importantes en mar abierto; b) que se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada debido a los perio-

---

<sup>67</sup> Véase su art. 23.

<sup>68</sup> Véase su art. 24.

<sup>69</sup> Véase a Rodríguez Cope, M. L. (2005), *La Protección Social de los Trabajadores del Mar*, en Correa Carrasco, M. (coord.), *La Protección Social en las Relaciones Laborales Extraterritoriales*, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales Madrid, pág. 345.

<sup>70</sup> Véase su art. 25.

<sup>71</sup> Véase su art. 26.

dos en que no se toca tierra, y c) que los alimentos y el agua potable sean provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. Pese a esto último, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador según las legislaciones internas de cada Estado.

En el anexo III del Convenio se recogen las especialidades relativas al alojamiento a bordo de buques pesqueros<sup>72</sup>. Dicho anexo III podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 45.2 del Convenio. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27<sup>73</sup>.

Este nuevo Convenio, en contraposición a lo regulado con anterioridad en esta materia en el Convenio 126, hace hincapié en unas exigencias más exhaustivas de control e inspección por parte de la autoridad que las anteriores ya que alcanzan a un mayor número de buques, aunque no a la mayoría. A pesar de que ya en el Convenio núm. 126 se recogía que antes de comenzar la construcción de un barco pesquero o modificar un alojamiento debiera someterse el plano a aprobación de la autoridad, y que la inspección para cerciorarse de que reúne todas las condiciones exigidas por la norma se llevará a cabo en tres momentos muy concretos, al inicio de la construcción, cuando haya habido modificaciones en los buques o cuando haya habido quejas<sup>74</sup>. Tanto la recomendación 199 como el Convenio 188 amplían las competencias de las instituciones internacionales a fin no solo de controlar sino de informar sobre esta materia.

### 3.6. Atención médica, protección de la salud y Seguridad Social

#### 3.6.1. Atención médica

Es de vital importancia la atención médica de los pescadores por lo que el Convenio recoge esta materia señalando la obligación de los Estados Miembro de adoptar una legislación u otras medidas necesarias para el cumplimiento de esta obligación, así, los buques pesqueros deberán a) llevar a bordo equipo y su-

---

<sup>72</sup> Véase su art. 84. Anexo III. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones del presente anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente a anexo.

<sup>73</sup> Véase su art. 28.

<sup>74</sup> Véase su art. 5 del Convenio 126.

ministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje; b) los buques pesqueros deberán tener a bordo por lo menos a un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que además posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y el material médico disponibles en el buque de que se trate, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje; c) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores a que se refiere el apartado b); d) los buques pesqueros deberán estar equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico, teniendo en cuenta la zona de operaciones y la duración del viaje; y e) los pescadores tendrán derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves<sup>75</sup>.

Nuevamente tienen una regulación más específica los buques de eslora igual o superior a 24 metros, respecto a los cuales, en atención al número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje, todo Miembro deberá regular que: a) la autoridad competente determinará cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo; b) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo serán debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad; c) los buques deberán llevar a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente, o la última edición de la Guía médica internacional de a bordo; d) los buques deberán tener acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche; e) los buques deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico, y f) en la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica del Miembro, se proporcionará atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero<sup>76</sup>.

### 3.6.2. *Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales*

Si la Seguridad y la prevención son importantes para los trabajadores en general, mucho lo más para un sector como el pesquero, en el que la siniestralidad es más elevada, debido a las especiales circunstancias en las que se realiza el tra-

---

<sup>75</sup> Véase su art. 29.

<sup>76</sup> Véase su art. 30.

bajo. Es por ello, que el Convenio exige a los estados miembros que regulen con detalle los siguientes aspectos: a) la prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y la instrucción de los pescadores impartidas a bordo; b) la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán; c) las obligaciones de los propietarios de buques pesqueros, así como de los pescadores y otras personas interesadas, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años; d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolen su pabellón, y e) la constitución de comités paritarios o, previa celebración de consultas, de otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo<sup>77</sup>.

Nos encontramos de nuevo con un mandato dirigido en exclusiva a los barcos pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar, aunque puede verse ampliado, previa celebración de consultas, a otros buques pesqueros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje<sup>78</sup>.

Es obligatorio para las autoridades competentes de los Estados Miembro que: a) previa celebración de consultas, exigir que los propietarios de buques pesqueros, con arreglo a la legislación, los convenios colectivos y la práctica nacionales, establezcan procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate, y b) exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les proporcionen orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.

Por su parte los propietarios de buques pesqueros también cuentan con sus propias obligaciones, a saber: a) asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados; b) asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente; dicha autoridad podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes, y c) asegurarse de que los pescadores estén familiarizados de

---

<sup>77</sup> Véase su art. 31.

<sup>78</sup> Véase a Fotinopoulou Basurko, O, (2016), «El derecho social europeo y la gente del mar», *Revista de Derecho del Transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 17, pág. 129.

forma suficiente y adecuada con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes, antes de utilizar dichos equipos o de participar en las operaciones de que se trate<sup>79</sup>.

La mejor forma de evitar la siniestralidad es preverla, y nadie mejor para hacerlo que los propios interesados, así que la evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes<sup>80</sup>.

### 3.6.3. *Seguridad social*

La Seguridad Social ha de estar garantizada para los pescadores y sus familias, por lo que los Estados ratificantes del Convenio deben garantizar a los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por su legislación nacional, el derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio<sup>81</sup>. Y esta ha de ser completa para todos sus pescadores<sup>82</sup>.

Por otra parte el Convenio fomenta los acuerdos bilaterales o multilaterales u otras disposiciones, de conformidad con la legislación o la práctica nacionales, para: a) lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para los pescadores, teniendo en cuenta el principio de la igualdad de trato, sea cual fuere su nacionalidad, y b) asegurar el mantenimiento de los derechos de seguridad social que hayan adquirido o estén adquiriendo todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia<sup>83</sup>. No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo a los artículos 34, 35 y 36, los Miembros, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, podrá determinar otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que están sujetos los pescadores<sup>84</sup>.

### 3.6.4. *Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionada con el trabajo*

Es necesario igualmente que los pescadores estén protegidos frente a las lesiones y enfermedades, por este motivo, el Convenio acuerda que los Estados

---

<sup>79</sup> Véase su art. 32.

<sup>80</sup> Véase su art. 33.

<sup>81</sup> Véase su art. 34.

<sup>82</sup> Véase su art. 35.

<sup>83</sup> Véase su art. 36.

<sup>84</sup> Véase su art. 37.

firmantes adopten medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo<sup>85</sup>. De producirse una situación de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador tendrá derecho a: a) una atención médica apropiada, y b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección podrá garantizarse mediante: un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes<sup>86</sup>.

En el caso de que no existiese protección por parte de los Estados, frente a los daños sufridos por los pescadores, se deberá adoptar una legislación u otras medidas encaminadas a asegurar que los armadores asuman la responsabilidad de proveer a los pescadores a bordo de los buques que enarbolan su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. De manera que 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 y hasta la repatriación del pescador. Existen algunas eximentes a la responsabilidad del propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador<sup>87</sup>.

### 3.7. Grado de cumplimiento y control de la aplicación

Es obligación de cada Estado firmante el control de los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento del presente Convenio. Estas medidas se podrán llevar a través de inspecciones, presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional<sup>88</sup>. Además, y para el caso de permanecer más de tres días en el mar y que tengan una eslora superior o igual a 24 metros, o naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, han de llevar a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente,

---

<sup>85</sup> Véase a Carril Vázquez, X.M., (2017), La protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo y en caso de abandono de la tripulación en el Convenio número 188, de la Organización Internacional del Trabajo en la pesca, *Revista de Derecho de Trabajo* núm. 2003/2017, pág. 4.

<sup>86</sup> Véase su art. 38.

<sup>87</sup> Véase su art. 39.

<sup>88</sup> Véase su art. 40.

en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo. El período de validez de dicho documento no deberá en modo alguno exceder de cinco años<sup>89</sup>.

A efectos de establecer un sistema eficaz de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, los Estados firmantes conservará la entera responsabilidad de la inspección y de la expedición de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón<sup>90</sup>. En caso de existir quejas y si se probase que un buque pesquero que enarbola su pabellón no está en conformidad con los requisitos del presente Convenio, deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar todas las deficiencias detectadas. Y también se podrán preparar un informe, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, destinado al gobierno del Estado del pabellón del buque pesquero y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud. Si adopta las medidas adecuadas para subsanar, el Estado deberá enviar de inmediato una notificación al representante más cercano del Estado del pabellón y, en la medida en que sea posible, recabará la presencia de dicho representante y no se deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque. Las personas capacitadas para presentar quejas son el pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo<sup>91</sup>.

Las condiciones aquí establecidas se han de aplicar bajo conceptos de igualdad de trato, de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado<sup>92</sup>.

### 3.8. Revisiones realizadas por el Convenio 188

Es importante conocer cuáles son las normativas que han quedado revisadas por el presente Convenio, unas en mayor medida que otras, pero en general todas han sido englobadas en el Convenio 188. Así se han revisado, el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112); el Convenio sobre el exa-

---

<sup>89</sup> Véase su art. 41.

<sup>90</sup> Véase su art. 42.

<sup>91</sup> Véase su art. 43.

<sup>92</sup> Véase su art. 41.

men médico de los pescadores, 1959 (núm. 113); el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126)<sup>93</sup>. Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo<sup>94</sup>. El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de diez Miembros, ocho de los cuales deberán ser Estados ribereños, hayan sido registradas por el Director General ha sido en noviembre del 2017<sup>95</sup>.

#### 4. Conclusiones

**Primera.** En los albores del siglo XXI existe una preocupación en los gobiernos mundiales por la situación económica y de sostenibilidad que se prevé muy complicada debido al cambio climático, la sobrexplotación de los mares, la contaminación etc. y que posiblemente sea un gran desafío para nuestro planeta, lo cual está relacionada directamente con el sector pesquero y con la alimentación de los seres humanos, motivo por el cual este sector tan olvidado necesita de mayor protección.

**Segunda.** La regulación de la Organización Internacional de Trabajo a través de los diferentes Convenios y con especial trascendencia en los últimos años a través del Convenio 188 sobre el Trabajo en la Pesca, ha puesto de manifiesto que el desarrollo de esta normativa, tanto de la pesca de captura como de la acuicultura, reviste gran importancia para la seguridad de los pescadores y con ello para la consecución de los objetivos económicos, sociales y de bienestar de los mismos y de sus familias.

**Tercera.** La Constitución de la OIT, de 1919, reconoce que existen condiciones de trabajo que entrañan tal grado de injusticia, miseria y privaciones para gran número de seres humanos, que el descontento causado constituye una amenaza para la paz y armonía universales; y es urgente mejorar dichas condiciones. Y como tal se ha involucrado en el desarrollo de mejores condiciones de trabajo para un sector tan importante y tan olvidado como es el sector pesquero, sobre todo desde la publicación del Convenio 188.

**Cuarta.** El Convenio ha procedido a regular temas de gran calado para los pescadores como son, la repatriación por enfermedad, lesión o muerte relacionada con el trabajo. Estos han sido el caballo de batalla para los trabajadores y

---

<sup>93</sup> Véase su art. 46.

<sup>94</sup> Véase su art. 47.

<sup>95</sup> Véase su art. 48.

sus representantes sindicales. A pesar de su reconocimiento, el desarrollo de los mismos no está suficientemente claro en el articulado del Convenio.

**Quinta.** La reciente entrada en vigor en noviembre del 2017 del Convenio del Trabajo en la Pesca, tras haber alcanzado la ratificación necesaria, supone un importante paso en la regulación de las condiciones de trabajo de los trabajadores del sector pesquero, pero es demasiado pronto para hacer un balance sobre el alcance de sus objetivos en defensa de los pescadores y sus condiciones de trabajo.

## 5. Bibliografía

- BALLESTER PASTOR, I. (2010), La contratación y colocación de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 82.
- CABEZA PEREIRO, J. (2015), «Salario a la parte en la pesca entre costumbre y autonomía colectiva», en E. Rodríguez Rodríguez, *El trabajo en el mar: nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo, Albacete.
- CARRIL VÁZQUEZ, X.M. (2014), «Los convenios de la OIT sobre la protección de los pescadores», *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, Derecho Social Internacional y Comunitario* n.º112.
- , «La protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo y en caso de abandono de la tripulación en el Convenio número 188, de la Organización Internacional del Trabajo en la pesca», *Revista de Derecho de Trabajo* núm. 2003/2017.
- CORREA CARRASCO, M., (2000), *La ordenación de las Relaciones laborales en el sector-marítimo pesquero*, Consejo Económico social, Madrid.
- DEPARTAMENTO DE PESCA Y ACUICULTURA DE LA FAO (2016), Estado mundial de la pesca y la acuicultura, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura Roma.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS SOCIOLABORAL (2016), Estadísticas de Accidentes de Trabajo, Madrid.
- FOTINOPOULOU BASURKO, O. (2008), *El contrato de trabajo de la gente del mar*, Comares, Granada.
- , «El Derecho Social Europeo y la gente del mar», *Revista de Derecho del Transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 17.
- GARCÍA NINET, J.I. (2009), «Horas de trabajo y descanso en el trabajo en el mar (exposición sistemática a partir del convenio sobre el trabajo marítimo 2006)», *Revista del Ministerio de Trabajo e inmigración*, núm. 82.
- GERNIGON, Bernard, ODERO A. y GUIDO, H. (2000), «Principios de la OIT sobre la negociación colectiva», *Revista Internacional del Trabajo*, vol. 119, núm. 1.
- GIL GIL, J.L. (2014), «Globalización y empleo; propuestas de la OIT para un desarrollo sostenible», *Revista Doctrinal Aranzadi Social*, núm. 11 Pamplona.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (2000), «La globalización y el comercio de los productos de la pesca Efectos sobre la sobre-capacidad y la sobre-capitalización de la actividad pesquera», *Boletín Económico de ICE*, n.º 2665.

- KELLERSON, H. (1998). «La Declaración de la OIT de 1998 sobre los principios y derechos fundamentales: Un reto para el futuro», *Revista Internacional del Trabajo* (Ginebra), vol. 117, núm. 2.
- MARÍ SAGARRA R., GONZÁLEZ PINO, E. (1992), *Manual de procedimientos de seguridad para operaciones del trabajo a bordo*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid.
- MORENO REYES, F.J., LEDESMA DE MIGUEL, J., MIRA TERRÓN, G. (2015), *Buques de Pesca Normativa nacional de seguridad*, Instituto Nacional del Trabajo, Madrid.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, 92.<sup>a</sup> reunión, 2004. Informe V (1). *Condiciones de trabajo en el sector pesquero. Una norma general (un convenio complementado con una recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero)*. Quinto punto del orden del día, Oficial Internacional del Trabajo (Ginebra, 2003).
- , INFORME DE LA COMISIÓN DEL SECTOR PESQUERO (simple discusión) (2007), *Actas Provisionales* número 12, Conferencia Internacional del Trabajo, 96.<sup>a</sup> reunión, Ginebra.
- , MANUAL PARA LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES PESQUEROS (2011), Oficina Internacional del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo Ginebra.
- PEDROZA-GUTIÉRREZ, C. (2014), «Globalización, mercados y el futuro de las pesquerías». *Ambiente y Desarrollo*, 71-82. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.AyD18-35.gmfp>.
- RAMÍREZ RODRÍGUEZ, M. y HERNÁNDEZ HERRERA, A. (2010), «Aplicación del Código de “Conducta para la Pesca Responsable en el golfo de California”», *Región y Sociedad*, Vol. 22, n.º 47.
- RODRÍGUEZ COPE, M.L. (2005), «La protección social de los trabajadores del mar», en CORREA CARRASCO, M. (coordinador), *La protección social en las relaciones laborales extraterritoriales*, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales Madrid .
- RODRÍGUEZ LARRUCEA, J. (2015), *Seguridad Marítima*, MARGE, Barcelona.
- RODRÍGUEZ MANZANO, I. (2017), «Un objetivo de desarrollo sostenible para océanos y mares, pesca, pobreza y seguridad alimentaria», en Jorge Antonio PUEYO LOSA, Julio Jorge URBINA (coordinadores), *La reforma de la gobernanza pesquera internacional y europea*, Thomson Reuters-Aranzadi, Pamplona.