

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

Victoria RODRÍGUEZ-RICO ROLDÁN\*

**RESUMEN:** El trabajo a bordo de buques pesqueros presenta unas singularidades propias que le caracterizan y diferencian del que pueda llevarse a cabo en cualquier otro sector. De ahí la necesidad de una norma específicamente dedicada a regular de manera integral las condiciones de trabajo en una industria que cuenta en la actualidad con más de cuarenta millones de trabajadores en el mundo. El Convenio n. 188 sobre el trabajo en la pesca (2007), que se hizo esperar más tiempo del que hubiera sido deseable, fue adoptado con el objeto de garantizar que los pescadores gozasen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros. En este artículo se ofrece un análisis de dicho instrumento normativo con el fin de determinar sus virtudes y carencias, todo ello a la luz de los retos que plantean las específicas condiciones del trabajo marítimo-pesquero.

**Palabras clave:** Buque pesquero, condiciones de trabajo, acuerdo de trabajo, seguridad y salud, Seguridad Social.

**SUMARIO:** 1. La gestación del Convenio n. 188 de la OIT: antecedentes y aprobación del texto. 2. El ámbito de aplicación del Convenio. 2.1. La vocación universal del instrumento convencional. 2.2. Las cláusulas de flexibilidad y sus implicaciones. 3. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros. 3.1. La edad mínima de acceso. 3.2. El examen médico. 4. Las condiciones de servicio. 4.1. Las horas de descanso. 4.2. El acuerdo de trabajo del pescador. 4.3. La repatriación. 4.4. La remuneración de los pescadores. 5. La salud y Seguridad Social en el sector marítimo-pesquero. 5.1. La atención médica. 5.2. Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales. 5.3. El derecho a la Seguridad Social. 6. Conclusiones. 7. Bibliografía.

---

\* Profesora Ayudante Doctora de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. Universidad de Granada.

## Work in Fishing Convention 2007 (No. 188)

---

**ABSTRACT:** Work on board fishing vessels has significant singularities which characterize and distinguish it from that which is carried out in any other sector. Hence, the need of a standard relating specifically and in a comprehensive manner the working conditions in an industry that currently employs more than forty million workers around the world. Convention n. 188 concerning work in the fishing sector (2007), whose adoption took longer than desirable, has the objective to ensure that fishers have decent conditions of work on board fishing vessels. This paper provides an analysis of this ILO standard-setting instrument in order to identify its strengths and weaknesses, all this in the light of the challenges that the specific working conditions in the sea fishing sector pose.

*Key Words:* Fishing vessel, working conditions, work agreement, safety and health, social security.

### 1. La gestación del Convenio n. 188 de la OIT: antecedentes y aprobación del texto

Abordar la preocupación de la Organización Internacional del Trabajo por las condiciones de trabajo en el sector pesquero obliga a remontarse a sus primeros años de historia. Ya en la primera reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo del 1919 se acordó someter el tema del tiempo de trabajo de los pescadores al estudio de una reunión marítima. La cuestión fue finalmente incluida en el orden del día de la segunda reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en 1920, y en la que se adoptó la Recomendación número 7, sobre las horas de trabajo en la industria de la pesca<sup>1</sup>. Este instrumento, el primero que se formaliza en el sector pesquero, recomendaría la limitación de las horas de trabajo de todos los trabajadores empleados en la pesca.

No deja de llamar la atención que el interés por los trabajadores en la pesca resultase anterior a la dispensada a los trabajadores del mar, si bien cayó en el desánimo por el camino, siendo finalmente la actividad normativa dedicada a estos últimos mucho más intensa<sup>2</sup>. Y es que no fue hasta el año 1959 cuando se adoptaron medidas jurídicamente vinculantes en lo relativo a la actividad laboral a bordo de buques pesqueros. En concreto, fueron tres los convenios aprobados ese año en el ámbito concreto del trabajo marítimo-pesquero: el Convenio n. 112 sobre la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores, el Convenio n. 113 sobre el examen médico de los pescadores, así como el Convenio n. 114 sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores. Siete años más tarde se aprobaría, además de la Recomendación n. 126 sobre la formación profesional de los pescadores, el Convenio n. 125 sobre los certificados de competencia de los pescadores y el Convenio n. 126 sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

En el año 2005 se adoptó la Recomendación n. 196 sobre el trabajo en el sector pesquero, que resultó reemplazada en el 2007 por la Recomendación n. 199 sobre el trabajo en la pesca. Fue en ese mismo año cuando se gestó por fin la aprobación de un Convenio dedicado

---

<sup>1</sup> X.M. CARRIL VÁZQUEZ, *Preámbulo*, en AA.VV. (P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU BASURKO dirs.), *Estudio técnico-jurídico del Convenio 188 sobre el trabajo de la pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo. ¿Están garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 44 y 45.

<sup>2</sup> Sobre el interés de la OIT por las relaciones de trabajo en el mar, consúltese O. FOTINOPOULOU BASURKO, *Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España*, en *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, 2014, n. 112, pp. 147 y 148.

globalmente al trabajo en la industria de la pesca, poniendo en evidencia un inmerecido retraso que la propia OIT había reconocido tiempo atrás<sup>3</sup>. La norma objeto de comentario nació con el propósito –imperantemente necesario si se tiene en cuenta que el trabajo marítimo-pesquero se hallaba excluido de la mayor parte de la normativa existente– de garantizar que los pescadores gozasen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a requisitos mínimos, condiciones de servicio, seguridad y salud, atención médica y Seguridad Social. Al tiempo, el Convenio sirve para revisar los Convenios n. 112, 113, 114 y 126, al objeto de actualizarlos y de abarcar a un mayor número de pescadores.

El Convenio n. 188 entró en vigor el 16 de noviembre de 2017, doce meses después de la fecha en la que fue ratificado por diez miembros: Angola, Argentina, Bosnia-Herzegovina, Congo, Estonia, Francia, Lituania, Marruecos, Noruega y Sudáfrica. En la actualidad, el listado de Miembros signatarios se compone de catorce Estados, tras incorporarse a la lista Namibia, Reino Unido, Senegal y Tailandia.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca pretende garantizar los postulados del trabajo decente en un colectivo cuya importancia no sólo se mide desde el punto de vista estratégico, sino también cuantitativo. Las estadísticas oficiales indican que unos 40,3 millones de personas participaron en el sector primario de la pesca de captura en 2016, de las cuales alrededor del 14% eran mujeres<sup>4</sup>. No es infrecuente que estos trabajadores, a menudo inmersos en formas de trabajo infantil o forzoso, se vean expuestos a jornadas de extensa duración y afronten unas condiciones de trabajo degradantes o peligrosas que llegan a entrañar riesgos a su seguridad o incluso a sus vidas. Lo anterior, unido a la divergencia de condiciones en que se desarrolla la industria pesquera en los distintos países del mundo, hacía necesaria la existencia de normas mínimas al respecto<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> En la 28ª. reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo de 1946, se adoptó una resolución en la que se denuncia la “poca atención” que el Departamento Marítimo de la Oficina Internacional del Trabajo había dedicado a la industria pesquera e insta a la realización de los estudios necesarios a fin de considerar la posibilidad de adoptar una Carta Internacional de los Trabajadores en Pesquería. Resolución citada en OIT, *Las condiciones de trabajo en la industria pesquera*, Estudios y Documentos. Nueva Serie, número 30, Ginebra, 1952.

<sup>4</sup> FAO, *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2018. Cumplir los objetivos de desarrollo sostenible*, Roma, 2018, p. 6.

<sup>5</sup> En el ámbito de la Unión Europea, la Directiva 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio n. 188 celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea, la Federación Europea de Trabajadores del Transporte y

## 2. El ámbito de aplicación del Convenio

### 2.1. La vocación universal del instrumento convencional

Las disposiciones del Convenio n. 188 resultan aplicables a todos los pescadores y todos los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca comercial (art. 2.1). En este extremo radica un destacable atributo del instrumento que se comenta en estas líneas, pues no deja fuera a las embarcaciones de pequeñas dimensiones. La aplicación del Convenio no queda condicionada, pues, al tamaño del buque pesquero en cuestión, o al nivel tecnológico del mismo, sino a su participación en actividades propias de la pesca comercial. En todo caso, relacionar buque y pesca comercial deviene, desde la perspectiva del instrumento de la OIT, en una reiteración teniendo en cuenta que los términos buque pesquero o buque designan, en la letra de la norma, “toda nave o embarcación, cualesquiera sean su clase o su régimen de propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial” (art. 1.g). Por su parte, la expresión “pesca comercial” goza de una acepción amplia, ya que se consideran incluidas en la misma 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. Luego poco importa si dichas actividades de naturaleza comercial -y, por tanto, con ánimo de lucro- tienen lugar en espacios de agua dulce o salada.

Otra de las palabras claves de este instrumento normativo es la de pescador, definida como “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” (art. 1. e). Con el inciso “cualquiera que sea su cargo”, la definición no solo quiere incluir la función tradicional, sino también acoger cualquier otra como pudiera ser el procesamiento de pescado a bordo del buque. Asimismo, el concepto acoge tanto a aquellos trabajadores por cuenta ajena como a los que ejercen dichas actividades de forma autónoma<sup>6</sup>. En todo caso, el precepto

---

la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea.

<sup>6</sup> No en vano, son varias las ocasiones en que el Convenio se refiere a los trabajadores autónomos en este contexto marítimo-pesquero. Así, el art. 19 concreta la inaplicación de determinadas disposiciones a “los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos”, mientras que el art. 34 reconoce el derecho a la protección de

también contiene un criterio delimitador excluyente, al dejar fuera a los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno o el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros. La prestación de servicios a bordo del buque aparece, así, como el componente determinante en la definición que proporciona el Convenio. No se demanda una forma contractual específica o una duración determinada o no en la prestación de tales servicios.

## 2.2. Las cláusulas de flexibilidad y sus implicaciones

El art. 2.1 del Convenio n. 188, justamente antes de proclamar que éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial, contiene un inciso que matiza “salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa”. No hay que avanzar mucho en la lectura del articulado del Convenio para encontrar una de las concreciones de esta posibilidad. En particular, el art. 2.3 habilita a cualquier Estado 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 Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros. Esta referencia expresa a la capacidad náutica de las embarcaciones podría chocar con la ausencia de atención a las dimensiones de las mismas que el Convenio mantiene al definir el ámbito de aplicación en el art. 2.1. Pero lo cierto es que el Convenio n. 188 incorpora a lo largo de su articulado determinadas previsiones o requisitos específicos a aquellos buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros para exigirles demandas más estrictas<sup>7</sup>.

Por su parte, el art. 3 hace igualmente uso de la salvedad que introduce el art. 2.1 al permitir, en su primer apartado, que los Miembros puedan excluir de la aplicación del Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, así como a algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros. Eso sí, tales excepciones a la aplicación *universal* del Convenio solo quedan avaladas en aquellos supuestos en que

---

Seguridad Social aludiendo a los asalariados y a los trabajadores por cuenta propia.

<sup>7</sup> Es el caso de los arts. 10 y 12, en materia de examen médico; el art. 14, en materia de dotación y horas de descanso; el art. 30, en materia de atención médica; el art. 32, en materia de seguridad y salud en el trabajo; o el art. 41, en cuanto a cumplimiento y control de aplicación del Convenio.

dicha aplicación presente problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros. La disposición referida llama a la particularidad del caso concreto, rehuendo de cualquier generalidad en la definición de la cláusula de exclusión. En todo caso, de la letra de la norma no solo parece inferirse una pretendida excepcionalidad de la medida en cuanto a los motivos en que se fundamente, sino también desde el punto de vista del tiempo en el que esté vigente dicha exclusión. Este y no otro es el propósito que arroja el precepto cuando insta a los Miembros a “extender progresivamente” los requisitos del Convenio a las categorías de pescadores y buques pesqueros que hayan sido excluidos de la aplicación del mismo.

Se advierte, así, que el Convenio comentado en esta contribución no pretende presentarse como una herramienta rígida sino, por el contrario, trata de mostrarse dúctil y flexibilizar su aplicación ante las divergencias nacionales. Muy probablemente, el objetivo de una amplia ratificación del Convenio justifique estas modulaciones admitidas en el ámbito de aplicación del instrumento normativo. En este sentido, se ha apuntado como uno de los principales retos de esta regulación a la caracterización misma de una industria que abarca desde los buques factoría más sofisticados, hasta botes pesqueros a una escala mucho menor, incluido un conjunto diverso de normas existentes y factores geográficos complejos. Así pues, aunque era importante mantener unas reglas lo más elevadas que fuera posible, se hacía igualmente necesario establecer unas normas mínimas alcanzables, donde antes no había ninguna<sup>8</sup>.

Luego si bien el Convenio abarca los buques de cualquier tamaño dedicados a la pesca comercial, con el propósito de proteger el mayor número posible de pescadores, al elaborar el Convenio los mandantes tripartitos de la OIT reconocieron que los diversos tipos de buques pesqueros y de operaciones pesqueras, y las diferencias entre los países, exigían cierta flexibilidad en su aplicación<sup>9</sup>.

Con esta misma lógica, el art. 4 permite una aplicación progresiva o gradual, pero solo referida a determinadas disposiciones<sup>10</sup> y a aquellos buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros; o que permanezcan hasta

---

<sup>8</sup> ITF, *El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, de la OIT: Una guía para los sindicatos*, Londres, p. 10.

<sup>9</sup> OIT, *Las cláusulas de flexibilidad del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*, Working Paper No. 315, Ginebra, p. 4.

<sup>10</sup> Primer y tercer apartado del art. 10 (examen médico), art. 15 (lista de tripulantes), art. 20 (acuerdo de trabajo del pescador), art. 33 (evaluación de los riesgos en relación con la pesca) y art. 38 (protección por enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo).

siete días en el mar; o que naveguen habitualmente a distancias inferiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón; o bien que no estén sujetos al control por el Estado del puerto. La flexibilidad concedida a un Miembro en virtud del art. 4 no equivale a una exención, pero brinda a un Estado tiempo suficiente para superar el problema que haya surgido en cuanto a la infraestructura y los recursos institucionales<sup>11</sup>.

La aplicación progresiva del Convenio aparece, pues, considerablemente acotada tanto desde el punto de vista de los preceptos concernidos como de los buques pesqueros afectados y de los pescadores que trabajan a bordo. Pero también los supuestos en los que cabe invocar la opción que plantea el precepto están claramente limitados, pues se exige que no resulte inmediatamente posible para un determinado Miembro la aplicación de “todas las medidas” establecidas en el Convenio debido a “problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones”. Como hacía el precepto anterior, el art. 4 requiere para su eficacia de motivaciones reconducibles a casos concretos y específicos, dotados de cierta enjundia bien por causas institucionales bien por motivos de infraestructura.

Otro ejemplo de la vocación de flexibilidad en la aplicación del Convenio n. 188 se constata en su art. 5, el cual permite utilizar una base de medida distinta, siempre previa celebración de consultas. En concreto, el precepto contempla la posibilidad de usar la eslora total o máxima en lugar de la eslora, con arreglo a la tabla de equivalencias prevista en el Anexo I<sup>12</sup>. Del mismo modo, se permite utilizar el arqueo bruto en vez de la eslora o de la eslora total o máxima, según en este caso las equivalencias contempladas en el Anexo III<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> OIT, *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, 2011, p. 68.

<sup>12</sup> Una eslora total o máxima de 16,5 metros equivale a una eslora de 15 metros, mientras que una eslora total o máxima de 26,5 metros es equivalente a una eslora de 24 metros y una eslora total o máxima de 50 metros equivale a una eslora de 45 metros.

<sup>13</sup> Un arqueo bruto de 75 es equivalente a una eslora de 15 metros o una eslora total o máxima de 16,5 metros, un arqueo bruto de 300 equivale a una eslora de 24 metros o una eslora total o máxima de 26,5 metros, siendo un arqueo bruto de 950 equivalente a una eslora de 45 metros o una eslora total o máxima de 50 metros.

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

#### 3.1. La edad mínima de acceso

La aspiración a una prestación de servicios ajena al empleo de mano de obra infantil está presente en el Convenio n. 188. No es de extrañar, si se tiene en cuenta que la lucha contra el trabajo infantil caracteriza buena parte de los esfuerzos de la OIT y que precisamente en el sector de la pesca se han observado algunas de las peores formas de trabajo infantil<sup>14</sup>. Además, implicando en sí mismo el trabajo en la pesca condiciones de peligrosidad específicas, se comprenderá sin necesidad de mayor argumentación el riesgo añadido para la salud y seguridad de los menores y la necesidad de protegerlos en este contexto<sup>15</sup>. No es por ello casual que uno de los primeros convenios que se aprobó en el ámbito de la industria pesquera fuese el Convenio n. 112 sobre la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores, que estableció dicha edad a los 15 años.

El art. 9 del Convenio n. 188, que es el que interesa a efectos del presente trabajo, sitúa en los 16 años la edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero. Pero también habilita a la autoridad competente a autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que no estén sujetas a la enseñanza obligatoria y participen en una formación profesional en materia de pesca, al igual que permite autorizar a las personas de 15 años trabajos livianos durante las vacaciones escolares.

En todo caso, el Convenio eleva a 18 años la edad mínima para desempeñar 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. Si bien, cabe que la legislación nacional autorice la realización de tales actividades a partir de los 16 años a condición de que se proteja plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los jóvenes y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

Aunque el precepto se inscribe en el loable propósito de luchar contra la

---

<sup>14</sup> OIT, *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 2003, p. 27.

<sup>15</sup> El trabajo en la pesca coincide con buena parte de aquellas características que la Recomendación n. 190 sobre las peores formas de trabajo infantil enuncia para ilustrar actividades que tendrían acogida bajo la expresión “las peores formas del trabajo infantil”. Señaladamente, los trabajos que se realizan con maquinaria y equipos peligrosos, o que conllevan el transporte manual de cargas pesadas; los trabajos realizados en un medio insalubre en el que los niños estén expuestos a temperaturas o niveles de ruido o de vibraciones perjudiciales para la salud; así como los trabajos que implican condiciones difíciles, como los horarios prolongados o nocturnos.

explotación infantil, no han dejado de detectarse déficits en su articulación. Y es que se abstiene de determinar conceptos tales como “trabajos livianos” o “actividades peligrosas”, lo que ha sido considerado un vacío que deja un margen excesivamente amplio de concreción a los Estados y un riesgo a una aplicación atomizada del Convenio<sup>16</sup>.

### 3.2. El examen médico

La importancia del reconocimiento médico en el trabajo marítimo-pesquero se constata al tener en cuenta que uno de los primeros convenios que se aprobaron en el ámbito de este sector versaba precisamente sobre dicho extremo. Se trataba, en concreto, del Convenio n. 113 sobre el examen médico de los pescadores, de 1959. Como ya hiciera este instrumento -si bien en aquel caso circunscrito a la pesca en agua salada-, el art. 10 del Convenio n. 188 establece inicialmente una prohibición absoluta, a saber, la del trabajo a bordo de un buque pesquero por parte de pescadores sin certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas. Luego el trabajo en la pesca requiere como condición imprescindible acreditar la aptitud -en términos sanitarios- de los pescadores para realizar un trabajo que requiere un gran esfuerzo físico. La incapacidad para asegurar que la salud de un pescador sea adecuada para prestar servicios puede traducirse en accidentes y lesiones para el pescador, para las demás personas a bordo y, potencialmente, para el propio buque<sup>17</sup>.

Sin embargo, a renglón seguido de la disposición referida, comienzan las excepciones a la regla general en ella contenida sobre la base de criterios como 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<sup>18</sup>. La gran cantidad de elementos a tomar en consideración en la limitación del

---

<sup>16</sup> Véase al respecto O. FOTINOPOULOU BASURKO, *Edad mínima*, en AA.VV. (P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU BASURKO dirs.), *Estudio técnico-jurídico del Convenio 188 sobre el trabajo de la pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo. ¿Están garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, p. 117.

<sup>17</sup> OIT, *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, 2011, p. 67.

<sup>18</sup> Tales exenciones no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente puede 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 (art. 10.3).

impacto de la regla del examen médico obligatorio hace que la eficacia de ésta quede en buena parte mermada. Lo que en principio parece una norma garantista termina convirtiéndose, a fuerza de las excepciones consentidas, en papel mojado. Lo que se agrava si se tiene en cuenta que, como se vio líneas arriba, el Convenio habilita la aplicación progresiva de dicha disposición cuando existan problemas especiales y de fondo por el desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones (art. 4.1).

Sea como fuere, la legislación que adopten los Estados Miembros debe prever la naturaleza de los exámenes médicos<sup>19</sup>, la forma y contenido de los certificados médicos, la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos, así como el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar (art. 11). Este listado no es exhaustivo, pues culmina mencionando expresamente la regulación de “otros requisitos pertinentes”.

#### **4. Las condiciones de servicio**

##### **4.1. Las horas de descanso**

La primera Recomendación que aprobó la OIT en el sector marítimo-pesquero fue la número 7, sobre las horas de trabajo en la industria de la pesca, en 1920. Esta materia, entonces tratada en dicho instrumento, carece desafortunadamente de regulación en el Convenio n. 188, que solo se refiere específicamente a las horas de descanso. Se echa en falta, pues, la regulación de los demás componentes del tiempo de trabajo. Lo que resulta cuando menos sorprendente teniendo en cuenta que en la industria pesquera las jornadas prolongadas constituyen una característica común y supone un agravio comparativo con respecto al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, que sí prevé, entre otros extremos, un número máximo de horas de trabajo.

Es el particular interés en la reducción o prevención de la fatiga el que está detrás de la atención específica -y, se insiste, exclusiva- a las horas de descanso en el Convenio n. 188. Tras proclamar el art. 13 el derecho de los pescadores a períodos de descanso regulares y suficientes para

---

<sup>19</sup> En la determinación de la naturaleza del examen, el párrafo sexto de la Recomendación n. 199 llama a tomar en consideración la edad de la persona que ha de ser examinada y la naturaleza de las tareas a desempeñar.

preservar su seguridad y salud, el siguiente precepto matiza el caso de los buques que permanezcan más de tres días en el mar, en el que la autoridad competente ha de fijar el número mínimo de horas de descanso. En concreto, dicho descanso no debe resultar inferior a 10 horas por cada período de 24 horas y 77 horas por cada período de 7 días.

Ahora bien, el análisis completo de la regulación del descanso en el trabajo marítimo-pesquero requiere reparar en la flexibilidad que -de nuevo- introduce el Convenio n. 188 al respecto. Y es que permite introducir excepciones temporales a los recién mencionados límites “en casos concretos y limitados” que no llega a determinar, ni siquiera a título ilustrativo, como tampoco especifica el alcance de los “períodos de descanso compensatorios” que se debe otorgar a los pescadores en dichos supuestos. Según se advierte, y constituye una característica dominante en el articulado del convenio, el instrumento comentado no sólo se vale de numerosas excepciones a las reglas generales que terminan por reducir su eficacia, sino que en muchas ocasiones define las excepciones a través de fórmulas laxas o ambiguas que conceden una excesiva ductilidad a la aplicación del convenio y posterga cualquier regulación uniforme en el trabajo en la pesca. No en vano, el art. 14.3 permite a la autoridad competente incluso la fijación de requisitos alternativos a los que se acaban de señalar. Requisitos alternativos que deben ser, según el Convenio, “sustancialmente equivalentes” y han de evitar poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores. El concepto de equivalencia sustancial como elemento de flexibilidad es explicado en las Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, de forma que puede haber “desviaciones de detalle entre la legislación nacional pertinente u otras medidas y los requisitos del Convenio”, si bien los Estados deben comprometerse a garantizar que se respetan los objetivos que se buscan en el Convenio<sup>20</sup>.

#### **4.2. El acuerdo de trabajo del pescador**

Si la importancia de una materia convencional se midiese por la cantidad de preceptos dedicados a la misma, podría considerarse el acuerdo de trabajo como la parte más relevante del Convenio n. 188. Desde el art. 16 hasta el 20, incluyendo el Anexo II, contienen la regulación al respecto

---

<sup>20</sup> OIT, *Las cláusulas de flexibilidad del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*, Working Paper No. 315, Ginebra, p. 24.

tratando de asegurar la existencia de un acuerdo formal y claro sobre las condiciones de servicio y proporcionar más información y documentación sobre el trabajador<sup>21</sup>. La expresión “acuerdo de trabajo” tiene una vocación amplia si se tiene en cuenta, *ex. art. 1.f)*, que abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento -único sobre el que se centraba el Convenio n. 114 de 1959- y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rijan las condiciones de los pescadores a bordo de un buque.

El acuerdo debe resultar comprensible para los pescadores (art. 16). El precepto no aclara, como habría sido deseable, si dicha cualidad pasa por una traducción de su contenido en los casos en que el trabajador hable una lengua distinta -lo que no es infrecuente dado el elevado número de trabajadores migrantes en el sector-. Es al propietario del buque pesquero a quien compete 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 (art. 20), lo que ayuda a luchar contra la precariedad laboral que prevalecía hasta hace poco en las relaciones laborales de determinadas actividades de pesca que se formalizaban a través de contratos verbales<sup>22</sup>.

En el Anexo II se especifican los datos mínimos que deben incluirse en cualquier acuerdo de trabajo, listado que permite aseverar la semejanza que media a este respecto entre el Convenio ahora comentado y el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006. Más allá de los elementos de identificación de las partes, o la función que compete al pescador, resulta destacable la exigencia de hacer constar el viaje que se vaya a emprender; los víveres que se suministrarán al pescador; su salario o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido; las condiciones de terminación del acuerdo; la protección del pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo; las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas; las prestaciones de salud y de Seguridad Social que correspondan al pescador; su derecho a la repatriación; la referencia, cuando proceda, al convenio colectivo; así como los períodos mínimos de descanso.

Asimismo, se insta a los Miembros a garantizar que el pescador pueda

---

<sup>21</sup> OIT, *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188): Todos a bordo*, Documento temático para debate en el Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), Ginebra, 15 a 17 de mayo de 2013/Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Actividades Sectoriales, 2013, p. 20.

<sup>22</sup> A. LÓPEZ-ARRANZ, *Los desafíos del sector pesquero y su tratamiento por la OIT*, en *Lan Harremanak*, 2018, n. 39, p. 95.

examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo; la conservación, cuando proceda -de nuevo una cláusula de flexibilidad-, de un registro con la relación de los servicios del pescador en el marco del acuerdo de trabajo; junto a los medios para solucionar los conflictos relativos al acuerdo de trabajo del pescador, sin que el precepto los concrete o precise (art. 17). A cada pescador debe facilitársele una copia de su acuerdo de trabajo, la cual ha de llevarse a bordo y ponerse a su disposición.

### 4.3. La repatriación

El Convenio n. 188 constituye el instrumento que regula por primera vez en la historia de la OIT la repatriación específicamente en el ámbito pesquero, y lo hace en concreto en su art. 21.

Esta materia estaba regulada desde hacía tiempo, si bien en el ámbito de los trabajadores del mar. El Convenio n. 166 sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), de 1987, revisó un convenio anterior adoptado en 1926 y estableció los derechos de repatriación de la gente del mar, previendo que la protección del Convenio podía ser extendida a los pescadores. Sin embargo, dicho Convenio fue revisado por el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, que excluye a los buques pesqueros<sup>23</sup>.

Quizá tantos años carentes de una regulación específica al respecto elevó mucho las expectativas en la exhaustividad de la misma, pero lo cierto es que el precepto resulta algo escueto. Más allá de los supuestos en que procede dicha repatriación<sup>24</sup>, o la atribución al propietario del buque del costo de la misma, salvo incumplimiento grave -que tampoco se concreta- de las obligaciones por parte del pescador<sup>25</sup>, el precepto rehúye de detallar las condiciones en que procede ejecutar la repatriación. Es más, remite a los Estados miembros, y además sin un contenido mínimo de partida, la determinación concreta de las circunstancias exactas que dan a los pescadores el derecho a la repatriación y los destinos a los que pueden ser

---

<sup>23</sup> OIT, *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, 2011, p. 99.

<sup>24</sup> Cuando el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido o haya sido denunciado por causas justificadas, 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.

<sup>25</sup> Si bien el art. 21.5 precisa que “la legislación nacional no menoscabará ningún derecho del propietario de un buque pesquero a recuperar el costo de la repatriación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes”.

repatriados. Por tanto, no se establece cuál debe ser el lugar específico de destino, si por ejemplo el de residencia, el previsto en un Convenio Colectivo, o el previsto en el acuerdo de trabajo. Ni siquiera se prevé expresamente, como sería deseable, la posible opción por parte del pescador entre los diferentes destinos establecidos.

En cualquier caso, sí se precisan las consecuencias a la falta de autorización por parte del propietario del buque. Ante dicha omisión, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque ha de adoptar las medidas necesarias para la repatriación del pescador y se reconoce el derecho a reclamar al propietario el reembolso de los gastos. La doctrina ha ensalzado la aspiración garantista de dicha previsión<sup>26</sup>, en la medida en que exonera al pescador de recurrir contra el empresario que incumple, siendo el Estado miembro el que anticipa el pago de la repatriación, subrogándose en los derechos y acciones del pescador afectado.

#### 4.4. La remuneración de los pescadores

En un Convenio que se propone instaurar condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros no podía faltar una atención particular a normas mínimas de salario, elemento crucial en toda relación laboral. Tal y como se ha apuntado<sup>27</sup>, existen dos sistemas fundamentales de remuneración en la industria pesquera: el sistema de remuneración fija, en el que el salario se fija en función de un período determinado, y el de remuneración proporcional, en el cual 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, de forma que los pescadores perciben un salario mínimo bajo que se complementa con una

---

<sup>26</sup> X.M. CARRIL VÁZQUEZ, *Repatriación*, en AA.VV. (P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU BASURKO dirs.), *Estudio técnico-jurídico del Convenio 188 sobre el trabajo de la pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo. ¿Están garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 171 y 172.

<sup>27</sup> OIT, *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188): Todos a bordo*, Documento temático para debate en el Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), Ginebra, 15 a 17 de mayo de 2013/Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Actividades Sectoriales, 2013, p. 4.

remuneración proporcional a las capturas o con primas.

El salario a la parte es el tradicionalmente empleado en el trabajo marítimo-pesquero<sup>28</sup>. No en vano, en la misma definición de pescador que utiliza el Convenio se hace referencia específica a este sistema. Si bien puede ser motivador y favorecer un espíritu de equipo al permitir que todos los pescadores reciban una parte de los resultados de su trabajo, no es menos cierto que plantea riesgos, pues puede incitarles a aceptar condiciones de trabajo desfavorables, adoptar prácticas poco seguras o asumir jornadas de trabajo excesivamente prolongadas<sup>29</sup>.

El Convenio n. 188 enuncia el salario como uno de los contenidos mínimos que debe recoger el acuerdo de trabajo de los pescadores. En concreto, el Anexo II insta a fijar 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 su cálculo, 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 ambos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido. Más allá de ésta, el Convenio no contiene referencia alguna a salario mínimo, ni siquiera reconducido a términos de suficiencia, como tampoco alude a las técnicas para cuantificar el salario, a los medios de pago, o a las consecuencias de los retrasos indebidos o los impagos. Faltan, pues, muchos extremos por concretar. Teniendo en cuenta la relevancia del salario, es más que reprochable la parquedad de la que adolece al respecto el Convenio n. 188, máxime si se compara la regulación en ella contenida con la que se recoge en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006.

Son solo dos los artículos dedicados a la remuneración de los pescadores. El art. 23 asienta la periodicidad en el pago del mismo al señalar que todo Miembro debe garantizar que los pescadores sean “remunerados mensualmente o según otro intervalo regular”. Al fijar el principio del pago regular de salarios, destinado a limitar los efectos más perniciosos de los sistemas de salario a la parte, el Convenio pretende precisamente apartarse de los modelos de un salario exclusivamente a la parte<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> X.M. CARRIL VÁZQUEZ, *Algunas de las especificidades más problemáticas del trabajo en el mar realizado a bordo de embarcaciones pesqueras*, en *Revista Galega de Economía*, 2006, vol. 15, n. 1, p. 9.

<sup>29</sup> OIT, *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*, Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, Ginebra, 1999, p. 36.

<sup>30</sup> J. CABEZA PEREIRO, *El salario a la parte en la pesca. Entre costumbre y autonomía colectiva*, en AA.VV. (J. CABEZA PEREIRO, E. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ coords.), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo, Albacete, 2015, p. 417.

De conformidad con el art. 24, todo Miembro debe exigir que los pescadores dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno -se entiende que los costes corren a cargo del propietario del buque- la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos.

## **5. La salud y Seguridad Social en el sector marítimo-pesquero**

### **5.1. La atención médica**

Las singularidades propias del trabajo en la industria pesquera hacen necesario garantizar asistencia sanitaria en supuestos, en nada infrecuentes, en que acontecen accidentes o advienen enfermedades. En este sentido, se ha llegado a afirmar que el riesgo de accidentes a bordo es inherente a la naturaleza de las operaciones de pesca<sup>31</sup>. Lo que se complica teniendo en cuenta que, en casos de trabajo en alta mar, los pescadores pueden encontrarse lejos de cualquier atención médica profesional.

Los buques pesqueros deben, así, llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados -obligación que queda configurada en términos excesivamente ambiguos, solo se prescribe que esta cualidad quedará a expensas de criterios como el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje- para el servicio del buque<sup>32</sup>; han de tener a bordo por lo menos a un pescador formado en materia de primeros auxilios; al tiempo que deben estar equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico. Por su parte, los pescadores tienen derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

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

La pesca se considera la ocupación más peligrosa del mundo, con más de 24.000 víctimas al año<sup>33</sup>, de manera que se producen cada año

---

<sup>31</sup>OIT, *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, Ginebra, 1999, p. 22.

<sup>32</sup> El párrafo 35 de la Recomendación n. 199 alude a la conveniencia de una lista de los equipos y suministros médicos que deberían llevar a bordo los buques pesqueros.

<sup>33</sup> OIT, *Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras*, Ginebra, 13-17

aproximadamente ochenta muertes por cada cien mil pescadores<sup>34</sup>. Factores como las inclemencias meteorológicas, el aislamiento geográfico o la fatiga, inciden decididamente en el trabajo en la pesca y suponen frecuentes riesgos a la seguridad y salud de los trabajadores. A los que se suman los riesgos propios de las artes de pesca, de la misma captura, el constante peligro de incendio, hundimiento y cualquier otra incidencia propia del medio marino<sup>35</sup>, sin olvidar los factores de riesgo psicosocial<sup>36</sup>. Dado que se ha estimado que la mitad de los accidentes mortales en la industria pesquera se deben a sucesos del buque pesquero, la reducción de tales accidentes pasa por garantizar la seguridad del mismo buque<sup>37</sup>. En este sentido, se requiere la participación tanto del propietario, como del capitán o patrón y de los propios pescadores (art. 8). El primero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los medios necesarios para cumplir las obligaciones derivadas del Convenio. El capitán o patrón, por su parte, es responsable directo de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que implica una función de supervisión a fin de garantizar que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud. Por último, los pescadores han de cumplir las órdenes lícitas del capitán o patrón y las medidas aplicables en materia de seguridad y salud. Se echa en falta alguna referencia al derecho de los pescadores a negarse a ejecutar trabajos que impliquen un peligro grave e inminente para su salud o vida. El Convenio ordena la adopción de medidas relativas a la seguridad y la salud de los pescadores, incluida la exigencia de llevar a cabo evaluaciones de los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de los buques -lo que ha sido ensalzado como el “valor añadido” de este instrumento de la OIT<sup>38</sup>- y la formación de los pescadores (art. 31). En concreto, la evaluación de

---

de diciembre de 1999.

<sup>34</sup> FAO, *El sector pesquero y la seguridad en el mar*, Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2018, 33º período de sesiones.

<sup>35</sup> OIT, *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*, Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre la seguridad y salud en las industrias pesqueras, Ginebra, 1999, p. 18.

<sup>36</sup> A. ITUARTE ZELAIA, A. APELLANIZ GONZÁLEZ, *Introducción al estudio de los factores de riesgo psicosocial en trabajadoras y trabajadores del sector pesquero*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2017, p. 105.

<sup>37</sup> OMI, *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte A, Directrices prácticas de seguridad e higiene*, Londres, 2006.

<sup>38</sup> OIT, *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188): Todos a bordo*, Documento temático para debate en el Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), Ginebra, 15 a 17 de mayo de 2013/Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Actividades Sectoriales, 2013, p. 18.

los riesgos en relación con la pesca debe llevarse a cabo “con la participación de los pescadores o de sus representantes” (art. 33). El precepto desoye, en este extremo, lo aconsejado en el párrafo 46.2.a) de la Recomendación n. 199, que sí alude a la participación de “todos los trabajadores”, sin plantearla a modo alternativo con respecto a la de los representantes de éstos.

En todo caso, de bien poco serviría enunciar las responsabilidades que recaen para conseguir mayores niveles de seguridad si no se articulase igualmente un sistema de control del cumplimiento de las obligaciones referidas. De ahí que el art. 40 del Convenio se refiera expresamente al deber de todo Estado Miembro de controlar los buques que enarbolan su pabellón, procediendo a las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas y necesarias, siempre de conformidad con la legislación nacional. Por su parte, el art. 44 establece una importante cláusula de trato no más favorable. En concreto, todo Miembro debe aplicar el Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado. Lo que constituye una importante garantía de eficacia del instrumento de la OIT, en tanto en cuanto cualquier embarcación pesquera, incluso aquella que enarbole el pabellón de un Estado que no sea signatario del Convenio, puede ser sometida a las inspecciones acometidas por las autoridades de Estados que sí han procedido a dicha ratificación con el objeto de asegurar el cumplimiento de los requisitos previstos en el Convenio. De hecho, ya se ha producido la primera inmovilización de una embarcación pesquera en virtud del Convenio n. 188 cuando, tras la correspondiente inspección llevada a cabo en Sudáfrica, se detectara un incumplimiento de las disposiciones del instrumento de la OIT, fundamentalmente en materia de seguridad y salud de la tripulación<sup>39</sup>.

Junto al Convenio objeto de comentario, destaca como instrumento dedicado a la mejora de la seguridad de los pescadores en el mar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, de 1977. Este Acuerdo entrará en vigor doce meses después de

---

<sup>39</sup> Puede consultarse la noticia en [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_634689/lang-es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634689/lang-es/index.htm).

la fecha en la que al menos 22 Estados, cuyo conjunto total de buques de pesca que operen en alta mar, con eslora igual o superior a 24 metros, sea de al menos 3.600, hayan expresado su consentimiento para quedar vinculados por él.

### 5.3. El derecho a la Seguridad Social

Tradicionalmente excluidos de los instrumentos sobre Seguridad Social - señaladamente, el Convenio n. 102-, los pescadores consiguen en este Convenio ver satisfechas una de sus principales demandas<sup>40</sup>. Sobre la base de la extensión de la Seguridad Social a todas las personas, como elemento central del mandato de la OIT, el Convenio n. 188 asigna a los Estados miembros la obligación de garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la Seguridad Social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores (art. 34). Lo cual era necesario, teniendo en cuenta que la naturaleza particular de la relación de trabajo de los pescadores les excluye con frecuencia de la cobertura brindada por los regímenes contributivos de Seguridad Social y que aquellos pescadores contemplados en tales regímenes de Seguridad Social tal vez tengan problemas para cotizar debido a la naturaleza irregular de su empleo y de sus ingresos<sup>41</sup>.

El precepto, que instauro este mandato siempre teniendo en cuenta lo previsto por la legislación nacional, establece el principio de igualdad de trato, mientras que el siguiente llama a la consecución progresiva de una Seguridad Social completa para todos los pescadores que residen habitualmente en el territorio del Miembro en cuestión.

También de manera novedosa, se reconoce expresamente protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo, protección que puede garantizarse bien mediante un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, bien a través de un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes -se entiende, de responsabilidad del

---

<sup>40</sup> El Convenio n. 56 sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar y el Convenio n. 70 sobre la Seguridad Social de la gente de mar, revisado por el Convenio n. 165 sobre la Seguridad Social de la gente de mar abordan los derechos en materia de Seguridad Social de los pescadores. Estos convenios fueron revisados por el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, el cual excluye a los buques pesqueros.

<sup>41</sup> OIT, *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, 2011, p. 153.

Estado-. En cuanto a la modalidad de protección, se apunta tanto a la atención médica como a la indemnización correspondiente.

En ausencia de normativa interna de aplicación, el art. 39 asigna al propietario del buque la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador. Únicamente, en los supuestos en que la lesión no se haya producido en el servicio del buque, la enfermedad haya sido disimulada en el momento de la contratación o la enfermedad resulte imputable a una falta intencional del pescador, el propietario queda exento de la referida responsabilidad, quedando a cargo del Estado cuyo pabellón enarbola el buque en cuestión.

## 6. Conclusiones

El Convenio de la OIT n. 188, que entró en vigor el 16 de noviembre de 2017, aspira a garantizar los postulados del trabajo decente en un colectivo cuya importancia no sólo se mide desde el punto de vista estratégico, sino también cuantitativo. Las estadísticas oficiales indican que unos 40,3 millones de personas participaron en el sector primario de la pesca de captura en 2016. No es infrecuente que estos trabajadores, a menudo inmersos en formas de trabajo infantil o forzoso, se vean expuestos a jornadas de extensa duración y afronten unas condiciones de trabajo degradantes o peligrosas que llegan a entrañar riesgos a su seguridad o incluso a sus vidas. Lo anterior, unido a la divergencia de condiciones en que se desarrolla la industria pesquera en los distintos países del mundo, hacía necesaria la existencia de normas mínimas al respecto.

La gestación de este instrumento normativo de la OIT supone en sí mismo un destacable avance, principalmente teniendo en cuenta que sus disposiciones resultan aplicables a todos los pescadores y todos los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca comercial. La aplicación del Convenio no queda condicionada, pues, al tamaño del buque pesquero en cuestión, o al nivel tecnológico del mismo, sino a su participación en actividades propias de la pesca comercial.

Sin embargo, también es cierto que el Convenio n. 188 presenta numerosas cláusulas de flexibilidad que llevan a concluir que la norma no pretende presentarse como una herramienta rígida sino, por el contrario, trata de mostrarse dúctil ante las divergencias nacionales. Muy probablemente, el objetivo de una amplia ratificación del Convenio justifique estas modulaciones admitidas en el ámbito de aplicación del instrumento normativo. En este sentido, uno de los principales retos de

esta regulación radica en la caracterización misma de una industria que abarca desde los buques factoría más sofisticados hasta botes pesqueros a una escala mucho menor, incluido el conjunto diverso de normas existentes y factores geográficos complejos. Así pues, aunque era importante mantener unas reglas al nivel más elevado posible, se hacía igualmente necesario establecer unas normas mínimas alcanzables, capaces de colmar el vacío hasta entonces existente.

## 7. Bibliografía

AA.VV. (P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU BASURKO dirs), *Estudio técnico-jurídico del Convenio 188 sobre el trabajo de la pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo. ¿Están garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2018

CABEZA PEREIRO J., *El salario a la parte en la pesca. Entre costumbre y autonomía colectiva*, en AA.VV. (J. CABEZA PEREIRO, E. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ coords.), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo, Albacete, 2015

CARRIL VÁZQUEZ X.M., *Algunas de las especificidades más problemáticas del trabajo en el mar realizado a bordo de embarcaciones pesqueras*, en *Revista Galega de Economía*, 2006, vol. 15, n. 1

FAO, *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2018. Cumplir los objetivos de desarrollo sostenible*, Roma, 2018

FAO, *El sector pesquero y la seguridad en el mar*, Comité de Pesca, Roma, 9-13 de julio de 2018, 33º período de sesiones

FOTINOPOULOU BASURKO O., *Los convenios y recomendaciones de la OIT sobre la gente de mar: análisis de su implementación en España*, en *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, 2014, n. 112

ITF, *El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, OIT: Una guía para los sindicatos*, Londres

ITUARTE ZELAIA A., APELLANIZ GONZÁLEZ A., *Introducción al estudio de los factores de riesgo psicosocial en trabajadoras y trabajadores del sector pesquero*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2017

LÓPEZ-ARRANZ A., *Los desafíos del sector pesquero y su tratamiento por la OIT*, Lan Harremanak, 2018, n. 39

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Las condiciones de trabajo en la industria pesquera, Estudios y Documentos. Nueva Serie*, número 30, Ginebra, 1952

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras*, Ginebra, 1999

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 2003

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Las cláusulas de flexibilidad del Convenio sobre el trabajo en la pesca*, 2007, n. 188, Working Paper No. 315, Ginebra

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, 2011

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188): Todos a bordo*, Documento temático para debate en el Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), Ginebra, 15 a 17 de mayo de 2013/Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Actividades Sectoriales, 2013

OMI, *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte A, Directrices prácticas de seguridad e higiene*, Londres, 2006