

Borrador

Proyecto de Real Decreto para el cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, de la Organización Internacional del Trabajo, en los buques españoles.

6 de julio de 2021

El sector pesquero se ha dotado de diversas normas internacionales que guardan relación con la mejora de la seguridad de los buques pesqueros, el trabajo en el sector pesquero y la protección del personal en buques pesqueros, y, más recientemente, la adopción de medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). De este modo, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) se adoptó el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio STCW-F) y el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Acuerdo del Cabo), para contribuir a un marco completo de seguridad. Solo el primero de los instrumentos ha entrado en vigor internacionalmente, incluida España, el 29 de septiembre de 2012.

En este contexto, en 2002 la Organización Internacional del trabajo (OIT) puso en marcha un debate a escala mundial sobre la conveniencia de actualizar las normas internacionales para el sector de la pesca, con el fin de garantizar a los pescadores una protección adecuada a nivel mundial. Ese debate propició la adopción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, de la OIT (Convenio 188 OIT), norma, que es fruto de la colaboración tripartita entre los representantes de empresarios, de los trabajadores y de la Administración. El Convenio 188 OIT entró en vigor internacionalmente el 16 de noviembre de 2017, doce meses después de la fecha del registro de su ratificación por diez Estados, ocho de los cuales habían de ser Estados ribereños.

El Convenio 188 OIT tiene como objetivo crear un instrumento único y coherente para completar las normas internacionales sobre las condiciones de vida y de trabajo para el sector pesquero. Con tal fin, el Convenio incorpora normas revisadas y actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes aplicables a los pescadores, así como los principios fundamentales consagrados en otros convenios internacionales en el ámbito laboral.

En la Unión Europea, hay que recordar que, en 2012, la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (COGECA), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche), alcanzaron un acuerdo relativo a la aplicación del Convenio 188 OIT. Ese acuerdo tenía por objeto dar un primer paso hacia una codificación del acervo social de la Unión Europea en el sector pesquero y contribuir a la creación de condiciones de competencia equitativas para dicho sector en la Unión.

De acuerdo con los procedimientos de elaboración normativa contemplados en el Tratado Fundacional de la Unión Europea, el acuerdo se convirtió en obligatorio para los Estados miembros con la adopción de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la

pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre COCEGA, ETF y Europêche.

La Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, se incorporó al ordenamiento jurídico español con la aprobación del Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero, salvo en lo que se refiere a la obligación de formalizar por escrito el contrato de trabajo de los pescadores, que se encuentra regulada en el artículo 8.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en lo que se refiere a la creación de un seguro obligatorio de repatriación, que se llevó a cabo en la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial.

Con la transposición de la Directiva, nuestro ordenamiento jurídico se ajustó a la parte material del Convenio 188 OIT, quedando tan solo excluida la parte relativa al control de los buques pesqueros, que constituye precisamente el objeto de regulación de esta norma.

Por tanto, una vez aprobado este real decreto, España habrá completado la adecuación de su ordenamiento jurídico a las exigencias del Convenio 188 OIT, lo que posibilitará su ratificación. En este sentido, nuestro país ha iniciado ya los trámites internos previos a la manifestación del consentimiento en obligarse por un tratado internacional, de acuerdo con la Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales.

Una vez se haya llevado a cabo su ratificación y haya entrado en vigor en España, nuestro ordenamiento jurídico dispondrá de un conjunto coherente y armonizado de normas internacionales relativas a la mejora de las condiciones de seguridad, vida y trabajo de los pescadores y la seguridad de los buques de pesca.

El principal objetivo que se pretende alcanzar con el presente real decreto es preservar que las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores a bordo de buques de pesca de pabellón español, y de buques extranjeros que utilizan puertos españoles, disponiendo para ello instrumentos dirigidos al control del cumplimiento de los requisitos pertinentes del Convenio 188 OIT. Para lograr dicho objetivo se han establecido: por un lado, reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del Convenio 188 OIT; por otro lado, mecanismos de coordinación de las autoridades responsables del control de la aplicación del Convenio 188 OIT.

Asimismo, este real decreto garantiza el adecuado cumplimiento del contenido del Convenio 188 OIT, en cuyo artículo 40 se establece que *“todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la 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.”* Según lo dispuesto en el artículo 41, los buques pesqueros comprendidos en el ámbito de aplicación de dicha disposición deben llevar a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, 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 Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

Este documento, denominado en el real decreto “certificado de trabajo en la pesca”, en principio, será obligatorio para los buques pesqueros cuando al menos en el 20 por ciento de sus salidas de puerto permanezcan más de tres días en el mar. No obstante, la Administración examinará la aplicación del Convenio 188 OIT a los buques excluidos inicialmente de disponer del certificado, con el objeto de ampliar su obligatoriedad si las circunstancias lo aconsejan, o incluso, si fuese factible, llegar a eliminar la exclusión. También se destaca el alcance de la expresión «naveguen habitualmente» del artículo 41.1.b) del Convenio 188 OIT, un concepto jurídico indeterminado que se considera que debe ser determinado en este real decreto. Para ello, se recurre al criterio de tiempo de permanencia en la mar navegando a una distancia superior a 200 millas náuticas de la costa española, de al menos el 50 por ciento. Este criterio es similar al utilizado para adscribir a un buque a una determinada zona de pesca, o a un determinado arte de pesca, y sirve de base para los informes a remitir a la Unión Europea.

El sistema que se instaura en nuestro país con este real decreto es, con carácter general, un sistema público de control en el cual tres autoridades responsables se coordinan con el fin de proporcionar la mayor garantía posible de los derechos de los trabajadores. Ahora bien, esa regla general contempla alguna excepción, en especial la posibilidad de que los buques que no tocan puerto español en largos períodos de tiempo puedan obtener el certificado de trabajo en la pesca en el extranjero, pudiendo en tal caso realizarse con la intervención de organizaciones autorizadas para este fin. Se dota así al sistema de control de la flexibilidad necesaria para no generar cargas innecesarias cuando las circunstancias así lo aconsejan.

Tal y como se establece en este real decreto, las autoridades responsables de la inspección y control de la aplicación del Convenio 188 OIT, son la Dirección General de la Marina Mercante, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; el Instituto Social de la Marina, perteneciente al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, y el Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas en las que la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha sido transferida.

En lo que se refiere a la Dirección General de la Marina Mercante, en calidad de Administración marítima, es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, en virtud del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. También le compete la realización del control técnico de los buques sobre los requisitos de seguridad y para prevenir la contaminación, así como la emisión de los correspondientes certificados a los buques que reúnan las condiciones previstas en la legislación vigente, con arreglo a los artículos 98 y 101 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Por lo que se refiere a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el artículo 1.2 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, establece que corresponde a este organismo, ejercer la vigilancia del cumplimiento de las normas del orden social y exigir las responsabilidades pertinentes, así como el asesoramiento y, en su caso, conciliación, mediación y arbitraje en dichas materias. El párrafo segundo del citado artículo indica además que las normas del orden social comprenden las relativas a materias laborales, de prevención de riesgos laborales, de seguridad social y protección social, colocación, empleo, formación profesional para el empleo y protección por desempleo, economía social, emigración, movimientos migratorios y trabajo de extranjeros, igualdad de trato y oportunidades y no discriminación en el empleo, así como cuantas otras atribuyan la vigilancia de su cumplimiento a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Finalmente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.1 del Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina, a esta Entidad Gestora de la Seguridad Social, le competen, entre otras funciones, la coordinación y realización de programas y actividades específicos dirigidos a potenciar e incrementar la seguridad marítima y la seguridad del trabajo en el mar, así como la colaboración con otros organismos de la administración con competencias en el sector marítimo-pesquero en esta materia, la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar, la sanidad marítima y la inspección y control de los medios sanitarios a bordo.

Por lo demás, aunque el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación no es autoridad responsable de control, es claro que ejerce un papel esencial en la ordenación del sector pesquero y ha colaborado de forma activa en el establecimiento de un sistema de control que persigue mejorar la calidad de la flota pesquera española y de las condiciones de trabajo de los pescadores.

Con la aprobación de este real decreto nuestro país eleva el nivel de protección de los pescadores que trabajan en los buques pesqueros españoles, estableciendo una serie de reglas para la supervisión y control del Convenio 188 OIT, con el fin de asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores a bordo de buques de pabellón español cumplan con dicho Convenio. Asimismo, garantizará 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, lo cual atañe por igual tanto a los trabajadores, pescadores en este caso, como a los empresarios, identificados en este contexto como armadores.

Igualmente, con la adopción de esta norma se equipará la situación de los pescadores españoles con la de otras profesiones del sector marítimo, como las de la marina mercante, que ya disponen de una normativa similar, en el plano internacional el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM), y en el nacional el Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles.

Por lo que se refiere a los buques extranjeros que hagan escala en puertos españoles, el Convenio 188 OIT tiene la ventaja de que, no deja sólo en manos del estado de pabellón el control de su cumplimiento, sino que, tal y como viene recogido en su artículo 43, permite la verificación de dicho cumplimiento por parte del estado de puerto. Esta facultad constituye un instrumento para la lucha contra el “dumping social” que repetidamente vienen denunciando las organizaciones sindicales y empresariales de la pesca española. De esta manera, la observancia de las normas sociales internacionales se convierte en un criterio determinante para la gestión sostenible de los recursos pesqueros y la lucha contra la pesca INDNR.

Por lo demás, con este real decreto se avanza en el cumplimiento de la meta 8.8. de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, es decir en la mejora de la protección de los derechos laborales y la promoción de un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todas las personas trabajadoras.

El real decreto se dicta en desarrollo, por una parte, de la disposición final segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y del apartado 2 de la disposición final novena de la Ley 14/2014, de 24 de julio, en materia de seguridad de los buques, incluidos los buques pesqueros; y por otra, del artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, el cual habilita al Gobierno para la adopción de normas reglamentarias en materia de seguridad y salud en el trabajo para concretar los aspectos más técnicos de las medidas preventivas, fijando las disposiciones mínimas que deben adoptarse para la adecuada protección de los trabajadores, en este caso en el trabajo en la pesca; finalmente, es desarrollo de la disposición final tercera de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, que habilita al Gobierno a dictar cuantas normas sean necesarias para el desarrollo de la citada ley.

Además, este real decreto va, sin embargo, más allá de la supervisión y control del cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad y la salud de los trabajadores, ya que se ocupa de la inspección y verificación del cumplimiento de medidas relativas a las condiciones de trabajo en la actividad del sector pesquero, como ciertos aspectos del contrato de trabajo, el trabajo nocturno de los menores y la repatriación de los pescadores, haciendo uso de la potestad prevista en la disposición final segunda, apartado primero, del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Esta norma que se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1, reglas.7.^a, 19^a y 20.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado las competencias exclusivas en las materias de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas, en materia de ordenación del sector pesquero y de marina mercante, respectivamente. Este real decreto tiene el carácter de norma básica de ordenación del sector pesquero.

El real decreto contiene catorce artículos, estructurados en tres capítulos, a los que se añaden dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, cuatro disposiciones finales y tres anexos. Los capítulos se ocupan sucesivamente de disposiciones generales, certificado de trabajo en la pesca y otras disposiciones. Más concretamente, la norma, tras establecer su objeto y definiciones y determinar las autoridades responsables del control de la aplicación y

supervisión del cumplimiento en su capítulo I, prevé en su capítulo II la obligación de disponer de un certificado de trabajo en la pesca, el ámbito competencial de las autoridades responsables del control, la autoridad responsable de la emisión del certificado y del registro público de inspecciones, la validez del certificado, el procedimiento de emisión del certificado y las actuaciones inspectoras en puertos extranjeros.

El capítulo III regula las inspecciones adicionales y la inmovilización del buque o detención de su actividad, establece los procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas en tierra y a bordo, y, por último, contempla las actuaciones como Estado del puerto.

La disposición adicional primera prevé una lista orientativa de buques que deben proveerse de certificado de trabajo en la pesca, publicada por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; y la disposición adicional segunda se refiere a la posibilidad de que organizaciones autorizadas realicen funciones de control, regulando su ejercicio.

La disposición transitoria primera contempla la obligación de obtener el certificado de trabajo en la pesca. De este modo, para una entrada en vigor atenuada del nuevo sistema, se prevé un primer período de aplicación voluntaria de la norma; así, según esta disposición, la solicitud de certificado de trabajo en la pesca será obligatoria para los buques pesqueros a partir del 1 de marzo de 2022, teniendo carácter voluntario hasta esa fecha. Por su parte, la disposición transitoria segunda prevé la expedición inicial del certificado de trabajo en la pesca de modo coincidente con la renovación del certificado de conformidad de pesqueros.

En cuanto a las disposiciones finales, la primera recoge la modificación del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre; la segunda, el título competencial de la norma reglamentaria; la tercera faculta la modificación mediante orden ministerial de los anexos I, II y III de este real decreto; y la cuarta determina la entrada en vigor.

Por su parte, el anexo I contiene el modelo de certificado de trabajo en la pesca; el anexo II introduce el modelo de declaración responsable a presentar por el armador para los casos de actuaciones inspectoras en puertos extranjeros; y el anexo III contiene el formulario de quejas para pescadores en tierra.

A tenor de lo expuesto, este real decreto se adecua a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Así, en cuanto a los principios de necesidad y eficacia, su aprobación obedece al interés general de garantizar los derechos de los pescadores, y en particular su derecho a la salud y seguridad en el trabajo. La aprobación de esta norma es precisa, además, para la ratificación del Convenio 188 OIT, lo que a su vez es necesario para cumplir los compromisos internacionales asumidos por España. En este sentido, la ratificación del Convenio 188 OIT expresa el compromiso de los Estados por garantizar unas condiciones de trabajo justas a los pescadores y de eliminar cualquier tipo de competitividad de las flotas pesqueras basada en un recorte de los derechos de los trabajadores.

El real decreto cumple también el principio de proporcionalidad, pues contiene la regulación imprescindible para conseguir el fin propuesto. El establecimiento de un sistema de control y la regulación de un certificado de trabajo para los buques pesqueros es imprescindible para cumplir las obligaciones derivadas del Convenio 188 OIT. Dicho lo anterior, hay que destacar que la obligación de proveerse de un certificado de trabajo no opera respecto de todos los buques pesqueros, sino únicamente de aquellos que cumplen determinadas condiciones, y en particular las de faenar en aguas internacionales con cierta regularidad. Además, la obtención del certificado de trabajo ha de realizarse cada cinco años, siendo este el período máximo permitido por el Convenio 188 OIT.

En cuanto al principio de seguridad jurídica, este real decreto es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. En particular, es coherente con el sistema de control establecido para los buques de marina mercante, regulado en el Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo.

Finalmente, cumple el principio de transparencia puesto que se ha sustanciado tanto el trámite de consulta pública previo a la elaboración del texto, como el sometimiento del proyecto normativo al trámite de audiencia e información pública, en ambos casos de conformidad con los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. A este fin, se ha facilitado la información y textos correspondientes a cada trámite a través del portal web del Ministerio de Trabajo y Economía Social.

En la elaboración de este real decreto han sido consultadas las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y oída la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

En su virtud, a propuesta de la Vicepresidenta Tercera del Gobierno y Ministra de Trabajo y Economía Social, de los Ministros de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Función Pública, [de acuerdo con] el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día xxxxx

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de las reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, número 188, de la Organización Internacional del Trabajo (en adelante, Convenio 188 OIT).

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este real decreto se consideran de aplicación las definiciones que resulten procedentes contenidas en el artículo 2 del Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

Artículo 3. Autoridades responsables del control de la aplicación y supervisión del cumplimiento.

1. La Dirección General de la Marina Mercante, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina garantizarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, el establecimiento de los mecanismos adecuados de control, incluidas las inspecciones que se contemplan en el Convenio 188 OIT, para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores en los buques pesqueros de pabellón español cumplan los requisitos pertinentes de dicho Convenio.

2. Las autoridades responsables de control se asegurarán de que el personal encargado de verificar la correcta aplicación del Convenio 188 OIT tenga la formación, la competencia, las atribuciones, la plena autoridad legal, la posición y la independencia necesarias para poder llevar a cabo esa verificación, en las áreas de su competencia, y garantizar el cumplimiento de las partes correspondientes del citado Convenio.

CAPÍTULO II

Certificado de trabajo en la pesca

Artículo 4. Obligación de disponer de un certificado de trabajo en la pesca.

Los buques de pesca españoles deberán disponer de un certificado de trabajo en la pesca, documento válido al que se refiere el artículo 41 del Convenio 188 OIT, cuando al menos en el 20 por ciento de las salidas de puerto permanezcan más de tres días en el mar y cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- a) Tener una eslora igual o superior a 24 metros.
- b) Realizar al menos el 50 por ciento de la navegación a una distancia superior a 200 millas náuticas de la costa española.

Artículo 5. Ámbito material de actuación de las autoridades responsables de control.

1. Con carácter previo a la expedición o renovación del certificado de trabajo en la pesca, la Dirección General de la Marina Mercante, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina desarrollarán las correspondientes inspecciones en orden a la verificación, dentro de sus respectivas competencias, del cumplimiento en los buques de los requisitos que establece el Convenio 188 OIT, y emitirán informe preceptivo y vinculante.

2. A efectos de lo dispuesto en este artículo, corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante la comprobación de las siguientes materias desarrolladas en el Convenio 188 OIT:

- a) Dotación y horas de descanso (artículos 13.a) y 14.1.a))
- b) Lista de tripulantes (artículo 15)
- c) Alojamiento y alimentación (artículos 26.a, e, g).
- d) Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes (artículos 31 b y d) y 32.3.a) b) (EPIS salvamento). Esta materia comprende la inspección de todos aquellos elementos del buque relativos a su estabilidad, características constructivas, elementos de salvamento, socorro, comunicación, electricidad, contraincendios, sala de máquinas, que permitan su navegabilidad en condiciones de seguridad.
- e) Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (artículo 40).
- f) Alojamiento a bordo de buques pesqueros (Anexo III)

3. A efectos de lo dispuesto en este artículo, corresponderá a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la comprobación de las siguientes materias desarrolladas en el Convenio 188 OIT:

- a) Edad mínima (artículo 9).
- b) Dotación y horas de descanso (artículos 13. b) y 14.1.b) y 14.2 a 4)
- c) Acuerdo de trabajo del pescador (artículos 16 a 20 y Anexo II).
- d) Contratación y colocación de pescadores (artículo 22)
- e) Remuneración de pescadores (artículos 23 y 24)
- f) Alojamiento y alimentación (artículo 26.b (alojamiento), c, d)).
- g) Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes (artículos 31 a, c, d, e y artículo 32.2 y 3.a) y c) (EPIS RD 773/1997) y artículo 33). En esta materia la competencia debe limitarse a inspeccionar la seguridad del buque en los elementos relativos a su consideración como centro de trabajo y equipos asociados a la actividad laboral desarrollada en el mismo.
- h) Seguridad social (artículos 34 a 37)
- i) Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo (artículos 38 y 39)
- j) Alojamiento a bordo de buques pesqueros (Anexo III)

4. A efectos de lo dispuesto en este artículo, corresponderá al Instituto Social de la Marina la comprobación de las siguientes materias desarrolladas en el Convenio 188 OIT:

- a) Examen médico (artículos 10 a 12)
- b) Alojamiento y alimentación (artículos 25, 26.b (cocina) y f y 27)
- c) Atención médica (artículos 29 y 30)
- d) Alojamiento a bordo de buques pesqueros (Anexo III)

Artículo 6. Autoridad responsable de la emisión del certificado de trabajo en la pesca y del registro público de inspecciones.

1. La expedición y renovación del certificado corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante, sobre la base del modelo del anexo I.

2. La Dirección General de la Marina Mercante creará un registro informático de acceso público con las certificaciones efectuadas a los buques de pesca de bandera española, dirigido al público en general y en especial a los inspectores habilitados a los efectos de lo dispuesto en este real decreto, a los armadores, a los pescadores y a sus respectivos representantes, donde se anotarán los certificados expedidos o renovados. Dicho registro estará disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 7. Validez del certificado de trabajo en la pesca.

El certificado tendrá una validez máxima de cinco años y su fecha de caducidad se hará coincidir con la del certificado de conformidad de buques pesqueros.

Artículo 8. Procedimiento de emisión del certificado de trabajo en la pesca.

1. El armador, patrón o su representante solicitará a la Dirección General de la Marina Mercante, por medios electrónicos, el reconocimiento de sus buques pesqueros con base en Convenio 188 OIT, conforme al modelo o modelos que figuran en el portal Web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su cumplimentación por los interesados.

2. La solicitud de inspección por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina para la renovación del certificado deberá realizarse en el periodo comprendido entre los cinco y los dos meses anteriores a su fecha de caducidad. La solicitud de inspección a la Dirección General de la Marina Mercante se realizará junto con la solicitud de emisión o renovación del certificado de conformidad.

En el caso de que una de las autoridades responsables del control no pudiera atender la inspección programada, cualquiera de las otras dos realizará dicha inspección.

3. Las inspecciones de las autoridades responsables del control podrán concluir de uno de los siguientes modos:

a) Si no se detectaran deficiencias, se emitirá informe favorable a la expedición del certificado.

b) Si se constataran deficiencias, se requerirá su subsanación y su acreditación ante la autoridad responsable. No obstante, si las deficiencias no supusieran un riesgo a criterio del órgano responsable para la seguridad o la salud se podrá emitir informe favorable a la expedición de un certificado condicionado a la subsanación de tales deficiencias.

4. Los informes de las autoridades responsables del control tendrán carácter vinculante y serán evacuados en el plazo de diez días hábiles, conforme a lo establecido en el artículo 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En caso de que los tres informes sean favorables, el certificado se emitirá en el plazo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente a la emisión del último informe.

5. El plazo máximo para la emisión del certificado y su notificación será de seis meses, a contar desde la fecha en que la primera solicitud de inspección haya tenido entrada en el registro electrónico de la Dirección General de Marina Mercante. Este plazo quedará suspendido cuando deba requerirse al interesado para la subsanación de deficiencias o la aportación de documentación, por el tiempo que medie entre la formulación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por el interesado o, en su defecto, por el del plazo concedido.

El sentido del silencio administrativo será desestimatorio de la solicitud, conforme a lo previsto en la disposición adicional vigesimonovena y en el Anexo II de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Contra la desestimación de la solicitud de certificación se podrá interponer recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 9. Actuaciones inspectoras en puertos extranjeros.

1. Para aquellos buques pesqueros que no retornen a puerto español dentro del período de cinco a dos meses previos a la caducidad del certificado de trabajo en la pesca, la visita de inspección a bordo del buque se podrá efectuar por un inspector de la Dirección General de la Marina Mercante o por una organización autorizada, según lo previsto en la disposición adicional segunda.

Si con posterioridad a la emisión del certificado con arreglo a lo previsto en este apartado se constatará que el buque ha atracado o fondeado en puerto español dentro del período indicado en el párrafo anterior, las autoridades responsables de control podrán solicitar la pérdida de validez del certificado.

2. La solicitud de actuación inspectora en puerto extranjero deberá acompañarse de una declaración responsable a presentar por el armador, conforme modelo establecido en el anexo II.

Previamente a la realización de la inspección en puerto extranjero, las autoridades responsables del control deberán revisar la documentación necesaria requerida a tal efecto al interesado.

3. En el caso de que la inspección sea efectuada por un inspector de la Dirección General de la Marina Mercante, si considera satisfactoria la misma, podrá expedir un certificado provisional, el cual devendrá en definitivo si en el plazo de cinco días hábiles no se notifica ningún reparo por parte de las autoridades responsables del control. La Dirección General de Marina Mercante comunicará el resultado de la actuación inspectora al resto de las autoridades responsables del control, en un plazo máximo de 24 horas desde el fin de su actuación inspectora.

4. El armador correrá a cargo de los gastos derivados de la realización y emisión del certificado tanto si la inspección la realizan las autoridades responsables de control, como si la lleva a cabo una organización autorizada.

CAPÍTULO III

Otras disposiciones

Artículo 10. *Inspecciones adicionales.*

Las autoridades responsables de control podrán realizar una inspección adicional a un buque pesquero de bandera española en el caso de que se haya recibido alguna denuncia, queja o bien cuando se descubra algún defecto que suponga un riesgo para la seguridad o la salud de los pescadores a bordo. Dicha inspección se anotará en el certificado de trabajo de pesca en los espacios habilitados a tal fin.

Artículo 11. *Inmovilización del buque de pesca españoles o detención de su actividad.*

1. Cuando el personal encargado de las actuaciones inspectoras apreciase incumplimientos graves relativos a los requisitos del Convenio 188 OIT que constituyan un peligro manifiesto para la seguridad o la salud de los pescadores, los comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante, para que, como Autoridad marítima, adopte las medidas precisas a fin de inmovilizar el buque o detener su actividad hasta que se hayan realizado las actuaciones necesarias.

2. Todo ello, sin perjuicio de las competencias de paralización atribuidas a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los artículos 44 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y 22.12 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Artículo 12. *Procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas en tierra.*

1. Los pescadores, las organizaciones profesionales, las asociaciones, las organizaciones sindicales y, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque pesquero, así como los peligros para la seguridad o la salud

de los pescadores que se encuentran a bordo, podrán presentar quejas en tierra respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el Convenio 188 OIT.

2. La Administración marítima será competente para la recepción de las quejas en tierra.

3. Cuando la Administración marítima recibiera una queja que no considere manifiestamente infundada o abusiva, o tuviera indicios de que un pesquero español incumple las reglas establecidas en el Convenio 188 OIT, o de que sus medidas de aplicación presentan deficiencias graves, llevará a cabo las investigaciones oportunas y emprenderá, en su caso, las actuaciones necesarias para subsanar las deficiencias detectadas.

Si el contenido de la queja se refiere a materias cuyo control y supervisión corresponda a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o al Instituto Social de la Marina, la Administración marítima les dará traslado de dicha queja para su investigación y subsanación.

Las quejas se podrán cumplimentar conforme al formulario establecido en el anexo III.

4. Las quejas, relativas a buques pesqueros españoles que realizan navegación internacional, que no retornan a puerto español en periodos de tiempo largos o por tener sus tráficos o bases de operaciones en otros Estados, podrán presentarse ante la Administración del Estado del puerto donde hagan escala los buques pesqueros, o en las Representaciones Diplomáticas o Consulares de España en el exterior. En caso de no existir Representación española en el puerto de que se trate, estas quejas se podrán presentar en la Embajada o Consulado Decano.

En este último supuesto, las quejas se remitirán al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, el cual a su vez las enviará a la Dirección General de la Marina Mercante, que las distribuirá a las restantes autoridades responsables del control, según las materias que sean de su competencia.

5. Los procedimientos establecidos en los apartados anteriores no limitarán la posibilidad de formular denuncias directamente ante la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de conformidad con lo previsto en el artículo 20 de la Ley 23/2015, de 21 de julio.

6. Los inspectores de la Dirección General de Marina Mercante estarán habilitados para tramitar las quejas relativas a buques pesqueros extranjeros que hagan escala en puertos españoles y actuar, en su caso, de conformidad con el artículo 14.

7. No se deberá inmovilizar ni demorar indebidamente al pesquero.

Artículo 13. Procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas a bordo de los buques de pesca españoles.

1. El armador podrá poner a disposición de los pescadores un procedimiento de quejas a bordo, que deberá respetar, al menos, las siguientes pautas:

a) La remisión de las quejas se efectuará, en primer lugar, al patrón del buque, el cual tratará de resolver el asunto. Si la queja no puede resolverse a bordo, el reclamante o, a petición suya, el patrón del buque, podrán remitir la queja al armador, para su resolución.

b) Durante todo el procedimiento de tramitación de la queja, los pescadores tendrán derecho a hacerse acompañar y representar por otro pescador de su elección a bordo, y tendrá derecho a protección frente a todo hostigamiento que pueda sufrir por el hecho de la presentación de una queja.

c) Las quejas y las decisiones que se adopten serán registradas, proporcionándose una copia al reclamante.

2. El armador proporcionará a todos los pescadores a bordo del buque una copia del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, que incluya, al menos, la siguiente información:

a) La identificación de la persona o personas a bordo, designadas para ofrecer al reclamante asesoramiento imparcial y de forma confidencial sobre la queja y su tramitación.

b) La información sobre cómo tomar contacto con la Administración marítima española.

3. El personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores o una infracción de la legislación, y se abstendrá de indicar al armador, o a su representante del buque de pesca que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha queja.

Artículo 14. Actuaciones como Estado del puerto.

1. Los inspectores de la Dirección General de Marina Mercante, si la queja presentada de acuerdo con el artículo 12.6 estuviera adecuadamente fundada o si se tienen indicios o sospechas fundadas de que en un buque pesquero extranjero en puerto español no se cumplen los requisitos del Convenio 188 OIT, podrán realizar las inspecciones que considere oportunas al objeto de verificar su cumplimiento.

2. Si en la inspección se obtienen pruebas de que en dicho buque se incumplen los requisitos del Convenio, los inspectores adoptarán las medidas necesarias para rectificar cualquier situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud. Asimismo, cuando el buque pesquero sea inmovilizado, prepararán un informe dirigido al Gobierno del Estado del pabellón del buque presentado ante la Representación Diplomática o Consular más cercana del Estado del pabellón y, en la medida de lo posible, recabarán la presencia de dicha Representación. Se remitirá copia del informe al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, para su traslado al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

3. No se deberá inmovilizar ni demorar indebidamente al buque pesquero.

Disposición adicional primera. *Lista orientativa.*

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura hará pública anualmente una lista de los buques de pesca que, según la información disponible, podrían cumplir las condiciones establecidas en el artículo 4.

Dicha lista tendrá carácter meramente orientativo y no eximirá a cualquier buque pesquero que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 4 de la obligación de disponer del certificado de trabajo en la pesca.

Disposición adicional segunda. *Organizaciones autorizadas.*

1. Para cumplir con las competencias y funciones establecidas en el artículo 3, la Dirección General de la Marina Mercante, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina podrán permitir, en casos justificados y siempre que se lo permita su normativa reguladora, a organizaciones autorizadas, a las que reconozca suficiente capacidad, competencia e independencia, para que lleven a cabo actividades de inspección en los buques de pesca de pabellón español que se encuentren en el extranjero, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.

En este caso, deberá establecerse un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones autorizadas y procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y su control.

2. Cualquier permiso que se conceda en relación con las inspecciones facultará a la organización autorizada para que, como mínimo, pueda exigir que se corrijan las deficiencias que se señalen en las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores y se realicen inspecciones a ese respecto cuando lo solicite el Estado del puerto.

3. Durante la visita de inspección a bordo del buque pesquero efectuada por una organización autorizada, esta deberá cumplimentar un cuestionario elaborado por las autoridades españolas responsables de control, donde se detallarán una serie de apartados del Convenio 188 OIT a los que se debe hacer referencia en el informe pericial que elaboren dichas organizaciones.

Una vez realizada la visita de inspección, el armador remitirá, por medios telemáticos, el informe pericial y el resto documentación para su verificación por cada autoridad responsable del control según las materias que sean de su competencia.

4. En el caso de que la inspección sea realizada por una organización autorizada, el certificado de trabajo en la pesca será expedido a través la Dirección General de la Marina Mercante, en calidad de autoridad responsable de la emisión del certificado, tras la recepción de los informes vinculantes emitidos por el resto de las autoridades responsables del control.

En caso de que los informes sean favorables, el certificado de trabajo para buques de pesca se emitirá en el plazo de diez días hábiles, previsto en el artículo 8.4.

5. En todo caso, las autoridades citadas en el artículo 3 seguirán siendo plenamente responsables de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de los buques pescadores en pesqueros españoles.

6. Se podrá consultar el listado de organizaciones autorizadas en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

7. Cualquier incumplimiento por parte de una organización autorizada del contenido de esta disposición adicional supondrá la aplicación de lo dispuesto en el artículo 11 del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador contenido en su artículo 14.

Disposición transitoria primera. *Obligación de obtener el certificado de trabajo en la pesca.*

La obligación de disponer de un certificado establecida en el artículo 4, se aplicará a partir del día 1 de marzo de 2022. Hasta esa fecha, la solicitud de certificación de los buques pesqueros a los que resulta de aplicación este real decreto tendrá carácter voluntario.

Disposición transitoria segunda. *Expedición inicial del certificado de trabajo en la pesca.*

1. De forma general, la expedición inicial del certificado se hará coincidir con la renovación del certificado de conformidad para buques pesqueros.

2. En el caso de aquellos buques pesqueros que entren o vayan a entrar en puerto extranjero de un estado que haya ratificado el Convenio 188 OIT, la expedición inicial del certificado se hará coincidir con el primer refrendo de un reconocimiento programado del certificado de conformidad para buques pesqueros.

Disposición final primera. *Modificación del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.*

El artículo 39 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 39. Inspección y reconocimiento en puertos extranjeros de buques con pabellón español.

1. La inspección y reconocimiento de los buques con pabellón español en puertos extranjeros se llevarán a cabo, indistintamente, por:

a) Funcionarios debidamente acreditados de la Dirección General de la Marina Mercante.

b) Organizaciones autorizadas, de acuerdo con el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

c) Por la Administración del país donde se encuentre el buque, a petición de la Dirección General de la Marina Mercante.

2. Los certificados expedidos por la Administración marítima española, la organización autorizada o por la Administración del país en que se encuentre el buque, así como los refrendos o anotaciones que se efectúen en los certificados del buque, tendrán la misma validez que si las actuaciones se hubieran realizado en territorio español.

3. Todos los gastos que se originen como consecuencia de la actuación inspectora en el extranjero a requerimiento de la empresa naviera del buque o del armador, correrán a cargo de esta».

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1, reglas 7ª, 19ª y 20ª, de la Constitución Española, que atribuyen al Estado las competencias exclusivas en las materias de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas, en materia de ordenación del sector pesquero y de marina mercante, respectivamente.

Disposición final tercera. *Facultades de habilitación.*

1. Se faculta a las personas titulares del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Trabajo y Economía Social y de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en el ámbito de sus respectivas competencias, para modificar mediante orden ministerial los anexos I y II.

2. Se faculta a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante para actualizar el anexo III.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021.

ANEXO I

MODELO DE CERTIFICADO DE TRABAJO EN LA PESCA

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA, 2007 (Convenio 188 OIT)

Work in fishing Convention, 2007 (ILO Convention 188)

CERTIFICADO DE TRABAJO EN LA PESCA

DOCUMENT OF COMPLIANCE

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Artículo 41 del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (denominado en adelante “el Convenio”) con la autoridad conferida por el Gobierno de ESPAÑA por:

Issued under the provisions of Article 41 of the Work in Fishing Convention, 2007 (referred to below as “the Convention”) under authority of the Government of Spain by:

<DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE/ Nombre de la OA>

DATOS DEL BUQUE DE PESCA					
<i>Particulars of Fishing Vessel</i>					
Nombre del Buque <i>Name of Vessel:</i>	< Nombre del buque>				
Número OMI <i>IMO Number:</i>	< Número OMI>	NIB:	< NIB>	NRP:	< NRP>
Puerto de Matrícula <i>Port of Registry</i>	< Puerto de matrícula>				
Fecha de Construcción <i>Date on which keel was laid:</i>	<DD/MM/YYYY>				
Eslora L (m.) <i>Length L (m.):</i>	< Eslora L>				
Nombre y dirección del Armador: <i>(Name and address of the Shipowner)</i>	< Nombre del Armador> < Dirección del Armador>				

Se certifica que:

1º El Reino de España ha ratificado el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo.

2º El Reino de España ha ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (Convenio 181) de la Organización Internacional del Trabajo.

3º El presente buque de pesca ha sido inspeccionado y se ha verificado el cumplimiento de las disposiciones del Convenio, relativas a las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores.

4º Al presente buque <no se le han concedido/se le han concedido> exenciones, equivalencias o variantes.

5º Las exenciones, equivalencias o variantes concedidas son:

This is to certify that:

1st The Kingdom of Spain has ratified the Convention 188 of International Labor Organization.

2nd The Kingdom of Spain has ratified the Convention on private employment agencies, 1997 (Convention 181) of International Labor Organization.

3th That this fishing vessel has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, relating to fishermen's working and living conditions.

4th This vessel <has not been granted / has been granted> exemptions, equivalences or variants.

5th The exemptions, equivalences or variants granted are:

Fecha de finalización de la inspección en la que se basa el presente Certificado: <DD/MM/YYYY>.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was: <MM/DD/YYYY>

El presente Certificado es válido hasta: <DD/MM/AAAA>

This Certificate is valid until: <MM/DD/YYYY>

Expedido en: <Lugar de expedición>

Issued at:

Fecha de expedición: <DD/MM/AAAA>

Issued date: <MM/DD/YYYY >

Firmado por: < Nombre de la persona que firma>

Signed by:

Sello:
Seal:

Firma del funcionario autorizado que emite el certificado.
Sign of the duly authorized official issuing the certificate

Nombre del Buque <i>Name of Vessel:</i>	< Nombre del buque>				
Número OMI <i>IMO Number:</i>	< Número OMI>	NIB:	< NIB>	NRP:	< NRP>

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO PARA HACER COINCIDIR SU FECHA DE VALIDEZ CON LA DEL CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE BUQUE PESQUERO. (Aplicable solo si este último ha sido prorrogado por un periodo de gracia y el nuevo plazo de validez no supera los 5 años).

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE TO MATCH ITS VALIDITY DATE WITH THAT OF THE FISHING VESSEL CERTIFICATE OF CONFORMITY. (Applicable only if the last one has been extended for a period of grace and the new period of validity does not exceed 5 years).

El presente Certificado se aceptará como válido hasta: <DD/MM/AAAA>

This Certificate shall be accepted as valid until: <MM/DD/YYYY>

Refrendado en: <Lugar de refrendo>

Issued at:

Fecha del refrendo: <DD/MM/AAAA>

Issued date: <MM/DD/YYYY>

Firmado por: < Nombre de la persona que firma>

Signed by:

Sello:

Seal:

Firma del funcionario autorizado que refrenda el certificado.

Sign of the duly authorized official endorsing the certificate

REFRENDOS PARA CERTIFICAR QUE EL BUQUE HA SIDO OBJETO DE UNA INSPECCIÓN ADICIONAL, CON EL PROPOSITO DE VERIFICAR QUE SE CONTINUAN CUMPLIENDO LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO 188 OIT

ENDORSEMENTS TO CERTIFY THAT THE SHIP WAS THE SUBJECT OF AN ADDITIONAL INSPECTION FOR THE PURPOSE OF VERIFYING THAT THE SHIP CONTINUED TO BE IN COMPLIANCE WITH THE CONVENTION 188 OIT,

El presente buque de pesca ha sido inspeccionado y <se ha/no se ha> verificado el cumplimiento de las disposiciones del Convenio, relativas a las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores.

This fishing vessel has been inspected and < has/has not> been verified to be in compliance with the requirements of the Convention, relating to fishermen's working and living conditions.

Refrendado en: <Lugar de refrendo>

Issued at:

Fecha del refrendo: <DD/MM/AAAA>

Issued date: <MM/DD/YYYY>

Firmado por: < Nombre de la persona que firma>

Signed by:

Sello:

Seal:

Firma del funcionario autorizado que refrenda el certificado.

Sign of the duly authorized official endorsing the certificate

El presente buque de pesca ha sido inspeccionado y <se ha/no se ha> verificado el cumplimiento de las disposiciones del Convenio, relativas a las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores.

This fishing vessel has been inspected and < has/has not> been verified to be in compliance with the requirements of the Convention, relating to fishermen's working and living conditions.

Refrendado en: <Lugar de refrendo>

Issued at:

Fecha del refrendo: <DD/MM/AAAA>

Issued date: <MM/DD/YYYY>

Firmado por: < Nombre de la persona que firma>

Signed by:

Sello:

Seal:

Firma del funcionario autorizado que refrenda el certificado.

Sign of the duly authorized official endorsing the certificate

ANEXO II

MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE A PRESENTAR POR EL ARMADOR PARA LOS CASOS DE ACTUACIONES INSPECTORAS EN PUERTOS EXTRANJEROS.

DECLARACIÓN RESPONSABLE

El abajo firmante cuyos datos figuran a continuación:

Datos del solicitante	Apellidos y nombre:		NIF / Passport Nr.:			
	En calidad de representante de la empresa:		NIF / VAT Nr.:			
	Vía Pública:		Número	Escalera:	Piso:	Puerta:
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	País:		
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email para notificaciones (Ver nota):			
Actuando en calidad de propietario o armador de los buques/ embarcaciones						

Declara

1. Ser el (propietario/armador/fletador) del pequero denominado

_____ , con las siguientes características:

Puerto de registro: _____ ; Matricula _____ ; NIB _____ .

2. Que el buque pesquero identificado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto para el cumplimiento y control de la aplicación del Convenio número 188 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre trabajo en la pesca, no retorna a puerto español dentro del período de cinco a dos meses previos a la caducidad del certificado de trabajo en la pesca.

El falseamiento de esta información a la Autoridad Marítima, así como el hacerlo de modo incorrecto, están tipificados, respectivamente, como infracciones en los arts. 308.3.e) y 307.3.ñ) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En _____ , a _____ de _____ de _____

Fdo.: El solicitante (propietario o armador de los buques / embarcaciones)

ANEXO III

FORMULARIO DE QUEJAS PARA PESCADORES EN TIERRA

Pág. nº ____ de ____
CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA, 2007 Número 188.
FORMULARIO DE QUEJAS PARA PESCADORES

DATOS PERSONALES.

Nombre y Apellidos:			
Nacionalidad			
DNI:		Pasaporte:	
Domicilio:			
Población:		Provincia:	Código Postal:
Teléfono Contacto:		Correo electrónico:	
Título Profesional:			
Cargo / Posición a bordo:			

DATOS DEL BUQUE DONDE SE ENCUENTRA ACTUALMENTE ENROLADO.

Nombre del buque:		Distintiva de	
Nº IMO:		Bandera:	
Puerto de Matrícula:		Teléfono del buque:	
Puerto actual de escala:		Duración estancia estimada:	
Próximo puerto de escala:		Fecha estimada de la próxima	

DATOS DE CONTACTO DE LA NAVIERA O ARMADOR.

Naviera o Armador:			
Domicilio de Naviera:		Teléfono:	
Población:		Provincia:	Código Postal:
Nombre Persona			
Teléfono Persona		Correo electrónico:	

MOTIVO DE LA QUEJA. (Si necesita más espacio, adjunte páginas adicionales).

FECHA, HORA Y FIRMA DEL INTERESADO/A.	ESPACIO RESERVADO PARA LA PEGATINA DE REGISTRO.

A RELLENAR POR LA CAPITANIA MARITIMA, EN CASO DE PRESENTACIÓN EN SUS DEPENDENCIAS:

Identificación funcionario de Capitanía:		Firma funcionario:	Sello de Capitanía:
En caso de quejas que afecten a competencias de los otros Organismos, se remite copia para su resolución a:	Fecha de remisión:		
Inspección Provincial de Trabajo de:			
Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina de:			

1. En la presentación de una queja relativa al cumplimiento de las disposiciones del Convenio 188 (Inclusive los derechos de los pescadores), el denunciante no será hostigado

2. Las quejas y decisiones que se adopten al respecto serán registradas, y se le proporcionará una copia.

3. Tendrá usted derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro pescador de su elección, del pesquero en el que se encuentre actualmente enrolado.

4. Las quejas formuladas no tendrán en ningún caso, la calificación de recurso administrativo, ni paralizarán las actuaciones establecidas en el Convenio 188 y en la Normativa española de aplicación.

5. Los datos personales y el motivo de la queja recogidos mediante este formulario serán tratados de forma confidencial, tal y como se establece en el Convenio 188.

6. La presentación de esta queja no irá en detrimento alguno del derecho de los tripulantes a reclamar reparación a través de los medios legales que estimen oportunos.