

# LA PANDEMIA Y SU IMPACTO EN LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES DE LA PESCA<sup>1</sup>

## THE PANDEMIC AND ITS IMPACT ON THE FISHERMEN'S RIGHTS

Por Stella Maris Moscuza (\*)

**RESUMEN:** El presente trabajo analiza el impacto que ha tenido la pandemia del COVID-19 en los derechos de los pescadores protegidos por el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (No. 188) de la OIT. Asimismo, aborda las medidas que han sido adoptadas por Argentina para mitigar su efecto nocivo en la actividad de los buques pesqueros. En ese sentido, tienen particular atención las recomendaciones y medidas propuestas por los organismos internacionales, y los comentarios de la Comisión de Expertos en la Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) de la OIT. Estos últimos, enviados al Gobierno argentino en la *solicitud directa* del 2020/2021, hacen referencia a una resolución adoptada por el Consejo de Administración de la OIT, en la que se insta a los Estados Miembros a tomar medidas para hacer frente a la crisis del sector. Finalmente, reflexiona sobre las herramientas que dispone Argentina, tanto jurídicas como en la práctica, para dar respuesta a tal requerimiento.

**PALABRAS CLAVES:** Convenio 188 OIT – trabajadores de la pesca – COVID-19 – Argentina

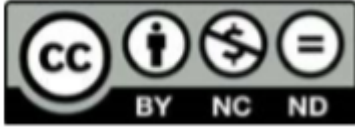
**ABSTRACT:** This paper analyzes the impact of the COVID-19 pandemic on the fishermen's rights protected by the ILO Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). It also exposes the measures adopted by Argentina to mitigate the pandemic harmful effect on the fishing vessels activity. In that sense, the ones with particular attention are: the recommendations and measures proposed by international organizations, and the comments of the ILO Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (CEACR). The latter was sent to the Argentine Government in the direct request of 2020/2021, and it refers to a resolution adopted by the ILO Governing Body, which impulse the member states to take measures against this crisis. Finally, this work reflects on the legal and in practice tools available to Argentina to respond to this requirement.

**KEY WORDS:** Convention 188 ILO – fishing workers - COVID-19 – Argentina

---

<sup>1</sup> Artículo recibido el 5 de agosto de 2021 y aprobado para su publicación el 20 de septiembre de 2021.

(\*) Abogada, egresada de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Docente de grado regular por concurso - Cátedra Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, UNMdP. Miembro del Instituto de Derecho Internacional del Colegio de Abogados de Mar del Plata. Vicepresidenta de la Filial Mar del Plata de la AADTySS. Contacto: [smmoscuza@hotmail.com](mailto:smmoscuza@hotmail.com)



Artículo publicado bajo Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Sin Derivar.  
© Universidad Católica de Córdoba

DOI [http://dx.doi.org/10.22529/cdp.2021\(9\)05](http://dx.doi.org/10.22529/cdp.2021(9)05)

## **Introducción.**

Cuando la pandemia del Covid-19 cambió vertiginosamente el mundo del trabajo, el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm.188) no hacía mucho tiempo que había entrado en vigor, dos sucesos que podemos considerarlos explosivos y que nos replantean cuáles han sido los efectos del primero y el verdadero alcance del segundo, en cuanto a la protección de los derechos laborales de los trabajadores de los buques pesqueros.

Navegaremos por los antecedentes de este Convenio, en el contexto mundial en el que fue adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), luego de seis años de debate para lograr su consenso y una década mas tarde para que pudiera entrar en vigor. Su incorporación como norma internacional del trabajo al ordenamiento jurídico argentino y la irrupción de la pandemia del Covid-19 que puso en jaque si esas normas internacionales resultan suficientes para afrontar una crisis mundial como la que estamos atravesando, dentro de un contexto global, desde lo social, la economía, el mercado y el mundo laboral.

Veremos también qué medidas han adoptado los organismos internacionales para afrontar esta crisis y si Argentina ha demostrado estar también a la altura de las circunstancias. El trabajo en la pesca de captura es una de las profesiones más riesgosas y peligrosas del mundo, que requiere del compromiso de los países de velar por los derechos de los trabajadores, en altamar y en cada uno de los puertos que embarcan y desembarcan, en particular de aquellos que son los mayores y principales productores de pescado y que aun así no han ratificado este Convenio.

Indagaremos las razones por las cuales la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) de la OIT ha manifestado su profunda preocupación por el impacto que ha tenido la pandemia del Covid-19 con relación a los derechos de los trabajadores de la pesca protegidos por el Convenio núm. 188 y qué respuestas puede dar el Gobierno argentino a la *solicitud directa* que le ha sido enviada por este órgano de control regular, por ser uno de los Estados que lo ha ratificado, tanto desde

el marco normativo interno, como desde su aplicación en la práctica, así como también por las medidas de acción política adoptadas y el diálogo social tripartito.

### **1. Antecedentes del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm.188).**

El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)<sup>2</sup> fue adoptado por la CIT de la OIT en su 96° reunión, el 14 de junio de 2007, conjuntamente con la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199)<sup>3</sup> que lo complementa.

La votación de este Convenio representó la culminación de un prolongado proceso de debate y de acuerdo entre las partes directamente interesadas en el sector pesquero, que, conforme a la estructura tripartita de la OIT, participaron en las deliberaciones representantes de los gobiernos, de los empleadores y de los propios pescadores. Este proceso comenzó en el año 2001 y demandó la celebración de profundos debates en conferencias anuales en el seno de la OIT.

Para su entrada en vigor requería la ratificación de diez Estados Miembros, de los cuales ocho debían ser Estados ribereños. Debieron pasar más de diez años para lograrlo con la ratificación de Lituania en noviembre de 2016, con lo cual el Convenio comenzó a regir doce meses más tarde de esa última ratificación, precisamente el 16 de noviembre de 2017. Argentina lo había ratificado el 15/9/2011.

El anuncio de la OIT en la sección de Noticias de su sitio web<sup>4</sup> sobre esta última ratificación del Convenio por Lituania - lo que permitiría su entrada en vigor un año más tarde -, fue alentador porque posibilitaría la aplicación de nuevas normas laborales elaboradas para mejorar las condiciones de trabajo de más de 38 millones de personas en el mundo que en ese momento trabajaban en la pesca de captura y que ha sido reconocida por la propia OIT como una de las profesiones más peligrosas.

<sup>2</sup> OIT. [http://ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C188](http://ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188)

<sup>3</sup> OIT. <https://shortest.link/kB0>

<sup>4</sup> OIT. Noticias (16 de noviembre de 2016). *Entra en vigor el Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca núm. 188 (2007)*. <https://shortest.link/kyS>

El Director General de la OIT, Guy Ryder, lo consideró como un hito en la historia de la industria pesquera, que contribuiría a garantizar condiciones de trabajo decente a bordo de los buques pesqueros y una función de prevención del trabajo forzoso y el trabajo infantil.

La Conferencia de 2007 también aprobó la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, núm. 199, que proporciona orientación y lineamientos de buena política a los Estados sobre cómo aplicar las disposiciones del Convenio. Tanto el Convenio como la Recomendación sustituyen una serie de instrumentos anteriores, que se mencionan en el Preámbulo del Convenio – tales como el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113), el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114) y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) -, que abordaban las condiciones de trabajo en el sector pesquero, pero que se los consideraba obsoletos, porque no reflejaban la naturaleza moderna y globalizada de la pesca comercial. Los Estados ratificantes de esos antiguos convenios, seguirán vinculados por los mismos hasta que ratifiquen el nuevo Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), pero aquellos Estados que no los hayan ratificado en su momento, ya no podrán hacerlo y solo podrán ratificar este último.

Dado que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC)<sup>5</sup> excluye expresamente a los buques pesqueros de su ámbito de aplicación (Artículo II. Punto 4), resultaba necesario contar con un Convenio específico que protegiera las condiciones de trabajo a bordo de este tipo de buques.

El objetivo del Convenio No. 188 es asegurar que los pescadores de todo el mundo tengan un trabajo decente a través de un instrumento jurídico moderno que pueda ser ampliamente ratificado. Sin embargo, el Convenio solo ha sido ratificado por dieciocho Estados<sup>6</sup> de los

---

<sup>5</sup> Fue adoptado por la CIT en su 94<sup>o</sup> reunión, el 23 de febrero de 2006.

<sup>6</sup> Angola, Argentina, Bosnia y Herzegovina, Congo, Dinamarca, Estonia, Francia, Lituania, Marruecos, Namibia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Senegal, Sudáfrica y Tailandia.

187 que actualmente son miembros de la OIT<sup>7</sup>. Llamativamente, ninguno de los siete principales países productores de la pesca de captura<sup>8</sup> aún lo han ratificado.

Entendemos que aún queda mucho camino por recorrer para lograr una mayor ratificación del Convenio y aplicación en la práctica por parte de todos los Estados Miembros de la OIT, principalmente por aquellos países que señaláramos más arriba, que representan ser los mayores productores de la pesca de captura y que deberían haber sido los primeros en ratificarlo para mejorar las condiciones de trabajo de sus pescadores.

### **2. ¿A quiénes se aplica y qué protección brinda el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero?**

De acuerdo con el art. 2 del Convenio, el mismo se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial<sup>9</sup>. Asimismo prevé que, todo Miembro puede extenderlo total o parcialmente, previa celebración de consultas, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas con eslora inferior a los 24 metros. Dispone, también, en su art. 41 que, para el control de su aplicación, los Miembros deben exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que tengan una eslora igual o superior a 24 metros o que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de las costa del Estado de pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, lleven a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio núm. 188 relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

<sup>7</sup> OIT. <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/member-states/lang--es/index.htm>

<sup>8</sup> Según el último informe publicado por la FAO en 2020, los siete principales países productores de la pesca de captura son: China, Indonesia, Perú, India, Rusia, EE.UU. y Vietnam. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura [FAO], “*El estado de la pesca y la acuicultura 2020. Versión resumida*”, p. 9. [Archivo en PDF]. <http://www.fao.org/3/ca9231es/CA9231ES.pdf>

<sup>9</sup> De acuerdo al art. 1 del C188, a los fines del presente, “*la expresión **pesca comercial** designa 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*”.

## LA PANDEMIA Y SU IMPACTO EN LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES DE LA PESCA

Los pescadores, al igual que todos los demás trabajadores, tienen derecho a un trabajo decente<sup>10</sup>, en condiciones de igualdad, libertad, seguridad y dignidad humana. Por lo tanto, en el Convenio se abordan cuestiones esenciales para asegurar el trabajo decente a bordo de los buques pesqueros, estableciendo disposiciones que tienen por finalidad garantizar derechos laborales mínimos. A grandes rasgos podemos señalar que:

- ✓ se establecen las responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros y los capitanes o patrones con respecto a la seguridad de los pescadores embarcados y la seguridad operacional del buque (art. 8);
- ✓ se fija una edad mínima de 16 años para trabajar a bordo de un buque pesquero y se exige una protección especial para los pescadores jóvenes (art. 9), en concordancia con el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm.138) y el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182);
- ✓ se exige a los pescadores que se sometan a exámenes médicos periódicos para poder trabajar a bordo de buques pesqueros (arts. 10-12);
- ✓ se exige que los buques cuenten con una dotación segura y eficiente (tripulación), y estén bajo el control de un capitán o patrón competente y que los pescadores gocen de períodos de descanso de duración suficiente (arts. 13-14);
- ✓ se exige a los buques pesqueros que lleven a bordo una lista de tripulantes y pescadores que están amparados por un acuerdo firmado, en el que deben establecerse las condiciones de trabajo (arts. 15-20 y anexo II);
- ✓ se autoriza la repatriación de los pescadores al vencimiento de sus contratos y por otros motivos y se prohíbe que se imputen a los pescadores los gastos correspondientes a su trabajo (arts. 21-22);
- ✓ se establecen normas de alojamiento y alimentación a bordo (arts. 25-28 y anexo III);

<sup>10</sup> Para la OIT el *trabajo decente* es un concepto que busca expresar lo que debería ser, en el mundo globalizado, un buen trabajo o un empleo digno. El trabajo que dignifica y permite el desarrollo de las propias capacidades no es cualquier trabajo; no es decente el trabajo que se realiza sin respeto a los principios y derechos laborales fundamentales, ni el que no permite un ingreso justo y proporcional al esfuerzo realizado, sin discriminación de género o de cualquier otro tipo, ni el que se lleva a cabo sin protección social, ni aquél que excluye el diálogo social y el tripartismo. OIT. “¿Qué es el trabajo decente?”. [https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS\\_LIM\\_653\\_SP/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_LIM_653_SP/lang--es/index.htm)

- ✓ se establecen requisitos en materia de seguridad y salud en el trabajo y atención médica en el mar (arts. 31-33);
- ✓ que cuenten con la misma cobertura de seguridad social que tienen otros trabajadores y, como mínimo, se ofrece protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo (arts. 34-39);
- ✓ que los buques pesqueros sean construidos y mantenidos con el fin de obtener mejores condiciones de vida decentes y adecuadas a bordo de los mismos, teniendo en cuenta las largas temporadas que suelen pasar en el mar;
- ✓ que los grandes buques pesqueros y aquellos sometidos a largos viajes internacionales, puedan estar sujetos a inspecciones laborales en los puertos extranjeros, para lo cual se aprobaron posteriormente durante reuniones tripartitas de expertos, las Pautas para el “Estado del pabellón”<sup>11</sup> y para el “Estado del puerto”<sup>12</sup>.

### 3. Aplicación del Convenio (núm.188) en el ordenamiento jurídico argentino.

Argentina aprobó el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), mediante Ley del Congreso Nacional N° 26.669<sup>13</sup> y, como ya lo señalara, lo ratificó el 15 de septiembre de 2011, de acuerdo a lo dispuesto por el art. 19, párrafo 5°, d, de la Constitución de la OIT<sup>14</sup>, acto por el cual se comprometió a aplicarlo de buena fe y a someterse a la supervisión de su aplicación por los órganos de control de la OIT.

En un sistema *monista*, el derecho interno y el internacional forman un solo orden jurídico, con lo cual las disposiciones de un tratado internacional, como son los convenios de la

<sup>11</sup> OIT. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra. *Pautas sobre la inspección por el Estado del Pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*. [Archivo PDF]. <https://shortest.link/kyQ>

<sup>12</sup> OIT. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra. *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del Puerto*. [Archivo PDF]. <https://shortest.link/kyO>

<sup>13</sup> Publicada en el B.O. el 14/4/2011.

<sup>14</sup> “si el miembro obtiene el consentimiento de la autoridad o autoridades a quienes compete el asunto, comunicará la ratificación formal del convenio al Director General y adoptará las medidas necesarias para hacer efectivas las disposiciones de dicho convenio”.



OIT, que se encuentre en vigor y ratificado por Argentina, se incorporan automáticamente a la legislación nacional<sup>15</sup>.

Este sistema fue adoptado en Argentina a partir del fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación dictado el 7 de julio de 1992 en el caso “Ekmekdjian, Miguel c/ Sofovich, Gerardo y otros”<sup>16</sup>, abandonando la teoría dualista imperante hasta ese momento y que en el caso “Fibraca Constructores SCA c/ Comisión Técnica Mixta de Salto Grande”<sup>17</sup> del 7 de julio de 1993, la Corte completó su doctrina y adoptó un sistema *monista moderado*, que un año más tarde fue establecido en forma definitiva en la reforma constitucional de 1994 y que, en cuanto a la posición dentro del ordenamiento jurídico argentino de los Convenios de la OIT que han sido ratificados, tienen rango suprallegal<sup>18</sup>. Con lo cual, el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), prevalece sobre la legislación interna ya existente o que ha sido adoptada o se adopte con posterioridad a su ratificación.

#### **4. La CEACR como uno de los órganos de control regular del Convenio núm. 188. Adopción de una *solicitud directa* dirigida al Gobierno argentino.**

A partir de la entrada en vigor del Convenio No. 188, siendo Argentina uno de los Estados ratificante, no solo se comprometió a adoptar las medidas necesarias para hacer efectivas las disposiciones del Convenio, tanto a nivel legislativo como velando por su aplicación en la práctica, sino que el Gobierno debió presentar al año, es decir en 2018, a la Oficina Internacional del Trabajo<sup>19</sup>, la primera Memoria detallada<sup>20</sup>, preparada sobre la base del formulario de memoria aprobado por el Consejo de Administración de la OIT, respecto a las medidas adoptadas para poner en ejecución este Convenio.

<sup>15</sup> Bronstein, Arturo, “*Derecho Internacional del Trabajo*”, Ed. Astrea, 2013, pág. 124

<sup>16</sup> Fallos: 315:1492.

<sup>17</sup> Fallos: 316:1669.

<sup>18</sup> El art. 75, inc. 22 C.N. comienza indicando las funciones del Congreso sobre los tratados en general y expresa que: “*Los tratados y concordatos tienen jerarquía superior a las leyes*”.

<sup>19</sup> Las memorias se envían a la dirección: NORM\_REPORT@ilo.org

<sup>20</sup> A tenor del art. 22 de la Constitución de la OIT, “*cada uno de los miembros se obliga a presentar a la Oficina Internacional del Trabajo una memoria anual sobre las medidas que haya adoptado para poner en ejecución los convenios a los cuales se haya adherido. Estas memorias serán redactadas en la forma que indique el Consejo de Administración y deberán contener los datos que éste solicite*”.

En el futuro, el Gobierno deberá presentar cada seis años una memoria simplificada sobre su aplicación<sup>21</sup>, salvo que le fuere solicitada en un intervalo más breve. Estas memorias son comunicadas en copia por el Gobierno a las respectivas organizaciones de empleadores y trabajadores del país, quienes están facultadas para formular comentarios al respecto o pueden enviarlos directamente a la OIT.

En 1926 se creó la CEACR<sup>22</sup>, como uno de los órganos de control regular de los convenios ratificados por los Estados, que se encarga, entre otras funciones, de examinar el contenido sustantivo de las memorias anuales presentadas por los gobiernos sobre todos los convenios ratificados, realizando una evaluación técnica imparcial de la aplicación de las normas internacionales del trabajo por los Estados Miembros y prepara un informe para la Conferencia Internacional del Trabajo.

En sus evaluaciones la CEACR puede efectuar dos tipos de comentarios: **observaciones o solicitudes directas**. Las primeras contienen comentarios sobre las cuestiones fundamentales planteadas por la aplicación de un determinado convenio por parte de un Estado, que se publican en el informe anual de la Comisión. Se utilizan por lo general en los casos más graves o más persistentes de incumplimiento de las obligaciones. En cambio, las solicitudes directas se relacionan con cuestiones más técnicas o con peticiones de mayor información, que le permiten a la Comisión mantener un diálogo continuo con los gobiernos, pero no se publican en el informe sino que se comunican directamente a los gobiernos interesados. Asimismo, las solicitudes directas se utilizan para las primeras memorias presentadas por los gobiernos sobre la aplicación de un convenio ratificado y que recientemente ha entrado en vigor.

<sup>21</sup> OIT. “Manual sobre procedimientos en materia de convenios y recomendaciones internacionales del trabajo”, Edición del Centenario 2019, pág. 23. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/pFA>

<sup>22</sup> La CEACR se compone desde 1979 de 20 miembros, que son expertos jurídicos de alto nivel, nombrados por el Consejo de Administración de la OIT, por un período renovable de tres años. Los nombramientos siempre se realizan a título personal, designándose a individuos que han sido reconocidos como imparciales y que cuentan con la competencia técnica y la independencia necesarias. Desde el principio, se consideró que estas características eran de suma importancia para garantizar que la labor de la Comisión gozara de la máxima autoridad y credibilidad. Los expertos no son en modo alguno representantes de los gobiernos y esta independencia está garantizada por el hecho de que son nombrados por el Consejo de Administración por recomendación del Director General y no por propuesta de los gobiernos de los países de los que son nacionales. En 2002, la CEACR decidió que sus miembros ejercerían sus funciones durante un máximo de quince años, o sea, un número máximo de cuatro renovaciones después del primer mandato de tres años.

Es así que, con relación al Convenio No. 188 y conforme surge de la página web de la OIT<sup>23</sup>, la CEACR ha enviado al Gobierno argentino una *solicitud directa*<sup>24</sup>, cuya respuesta a la fecha del presente trabajo se encuentra pendiente, mediante la cual la Comisión toma nota de la primera memoria presentada por el Gobierno, así como de las observaciones formuladas por la CGT RA y por la CTA de los Trabajadores, recibidas el 31 de agosto y el 11 de septiembre de 2018, respectivamente y llama la atención del Gobierno sobre las siguientes cuestiones:

- Toma nota con profunda preocupación del impacto de la pandemia de COVID-19 sobre la protección de los derechos de los pescadores protegidos por el Convenio, haciendo referencia a la resolución adoptada por el Consejo de Administración en su 340ª sesión (GB.340/Resolución) sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la enfermedad por la COVID-19, instando a los Miembros a que adopten medidas para hacer frente al impacto adverso de la pandemia sobre los derechos de los pescadores.
- Toma nota de que el Gobierno proporciona escasa información sobre cuestiones generales de la aplicación del Convenio, legislación y convenios colectivos de trabajo, pidiéndole al gobierno que proporcione información detallada de las disposiciones legislativas y de los convenios colectivos aplicables con relación a las siguientes normas del Convenio: art. 5; art. 8, párrafos 1 y 3; art. 9, párrafo 5 y 6; arts. 13 y 14; art. 16, b), y anexo II; art. 17, a); art. 21; art. 22, art. 24; arts. 25 y 26; art. 27; arts. 29 y 30; arts. 31-33; arts. 34-37; art. 40; art. 41; arts. 43, párrafos 2-4 y 44.

Dado que sería muy extenso abordar cada uno de los puntos solicitados por la CEACR, el presente trabajo se centra solamente en el primero de los puntos señalados, referido al impacto que ha tenido la pandemia del COVID-19 respecto a los derechos de los pescadores protegidos por este Convenio y su relación con los deberes de atención médica, seguridad y salud en el trabajo, así como también, qué medidas se han adoptado desde los

<sup>23</sup> <https://shortest.link/qb->

<sup>24</sup> Adoptada en 2020 y publicada en la 109ª reunión CIT (2021); <https://shortest.link/qbZ>

organismos internacionales y desde el Gobierno argentino, en consecuencia, para hacer frente al impacto adverso provocado por el coronavirus en este sector de trabajadores.

### **6. El impacto de la pandemia del COVID-19 a nivel mundial sobre la *gente de mar* de los buques pesqueros. Medidas adoptadas por los organismos internacionales.**

Como señaláramos en un artículo publicado en el año 2020<sup>25</sup>, desde antes de la declaración del Covid-19 como pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 11 de marzo de 2020, la OIT publicó numerosos informes y documentos relacionados con este flagelo que ha sacudido al mundo entero, entre los que se destacan aquellos publicados por el Observatorio Laboral, donde se pone en evidencia que las normas internacionales del trabajo resultan útiles como punto de referencia en el contexto de la respuesta a la crisis provocada por el brote de Covid-19, ilustran la conducta que cabría esperar, encarnan la *resiliencia* frente a situaciones concretas del mundo del trabajo y son fundamentales para responder de manera duradera y sostenible a las pandemias.

La Recomendación sobre el empleo y el trabajo decente para la paz y la resiliencia, 2017 (núm. 205)<sup>26</sup>, pone de relieve que para responder a las crisis es necesario asegurar el respeto de todos los derechos humanos y el imperio de la ley, incluido el respeto de los principios y derechos fundamentales en el trabajo y de las normas internacionales del trabajo.

Sectorialmente, la crisis del Covid-19 ha repercutido severamente en la seguridad y la salud de la gente de mar en general y de los pescadores, en particular, así como también en sus condiciones laborales y en su calendario de trabajo en los buques, mermando su capacidad para desempeñar su función primordial de realizar las tareas de pesca, teniendo en cuenta que esta actividad aporta una de las principales fuentes de alimento y es un medio de subsistencia fundamental.

<sup>25</sup> Moscuzza, Stella Maris. (2020). “*Los efectos del Covid-19 en el mundo del trabajo desde la perspectiva de la OIT*”. RECorDIP. Ejemplar Núm. 1. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/oVj>

<sup>26</sup> OIT. Normas del trabajo. NORMLEX. <https://shortest.link/oUh>

Según un documento informativo de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)<sup>27</sup>, el Covid-19 ha provocado un fuerte impacto en el sector pesquero, dado que la pandemia ha alterado la producción, la distribución y el consumo y ha frenado las cadenas de suministro, pese a que, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), así como la Organización Mundial de Sanidad Animal, la pandemia del Covid-19 se mantiene debido a la transmisión de persona a persona y no por el comercio internacional de animales ni de productos de origen animal, ya que, actualmente no hay pruebas de que la gente pueda contagiarse del Covid-19 por los alimentos o sus envases. Sin embargo, la demanda de pescado y mariscos frescos de alto valor disminuyó debido al aumento del consumo de productos envasados y congelados, al cierre de los restaurantes y hoteles y las medidas de restricción conexas a la pandemia, que en algunos casos dio lugar a una reducción de los precios del pescado y los productos pesqueros y detuvo o redujo la actividad de muchas flotas pesqueras, ya que su trabajo dejó de ser rentable.

Asimismo, las actividades de elaboración de pescado fresco se vieron afectadas por cuestiones relacionadas con la salud de los trabajadores y la escasez de mano de obra y las cuarentenas del personal por la enfermedad provocada por el Covid-19. Las fábricas de elaboración de pescado de muchos países cerraron debido a los casos positivos de coronavirus detectados entre los trabajadores. También se vieron interrumpidas debido a la demanda de los trabajadores de mejores condiciones de salud y seguridad, lo que redujo la capacidad de elaboración y la producción.

En cuanto a las condiciones de trabajo y la seguridad de los pescadores en el mar se vieron afectadas por la reducción del número de pescadores que podían integrar la tripulación de las embarcaciones o cuando se les exigía que pasaran más tiempo en el mar, lo que aumentaba el riesgo de accidentes a bordo. Además, era difícil para los pescadores estar a más de un metro de distancia entre sí a bordo de un buque pesquero y la tripulación de los buques industriales de gran escala que permanecían en el mar durante largos períodos no

---

<sup>27</sup> FAO. (2021). “El impacto de COVID-19 en los sistemas alimentarios de pesca y acuicultura, posibles respuestas: Documento de información, noviembre de 2020”. Roma. [Archivo en PDF]. <https://doi.org/10.4060/cb2537es>

podían viajar a casa debido a las restricciones de vuelo y a los períodos de cuarentena, lo que aumentaba la fatiga y el estrés.

Se ha comprobado que cuando la tripulación de los buques pesqueros se enfrenta al Covid-19 mientras está lejos en el mar, es probable que el virus se propague rápidamente y no siempre se dispone de asistencia médica a bordo, particularmente en las embarcaciones más pequeñas, sumado a que la amplia informalidad del sector supone un obstáculo adicional para que los pescadores puedan acceder a la protección establecida en las políticas del mercado laboral y los mecanismos de protección social contributivos. Esta realidad puede exacerbar los efectos secundarios del Covid-19, en particular la pobreza y el hambre.

La OIT ha informado que muchos propietarios de buques pesqueros se han visto impedidos de realizar cambios de tripulación, que se han vencido los certificados médicos y habilitaciones de los tripulantes, que ha habido faltante de los elementos de protección personal (EPP) necesarios, impedimentos para embarcar y desembarcar de los buques o para viajar desde un lugar a otro, insuficiencia en la atención médica a bordo y dificultad para acceder a los servicios de salud en tierra. La permanencia de los tripulantes a bordo por más de doce meses sin poder desembarcar en puerto y renovar la dotación de la tripulación, conlleva a severos problemas en la salud de los pescadores debido a la naturaleza física del trabajo, la fatiga y el cansancio físico y mental, que repercute directamente en la seguridad de la navegación y la seguridad y protección del medio ambiente marino. El Secretario General de las Naciones Unidas, conjuntamente con otros organismos internacionales especializados y la comunidad internacional en general han intervenido para que se designe a la gente de mar como “*trabajadores clave*” que prestan un “*servicio esencial*”.

A tal efecto se han recomendado a nivel mundial “*protocolos sanitarios*” para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia, la atención médica tanto a bordo como en tierra de los tripulantes y la repatriación, propuestos por asociaciones mundiales de la actividad marítima y de la industria pesquera, representativas del sector empleador y sindical, en concordancia con el “*Marco recomendado de protocolos*” distribuido mediante la circular n°

4204/Add.14/Rev.1 del Comité de seguridad marítima de la OMI<sup>28</sup>. Así es como los Gobiernos se comprometieron a reducir al mínimo las perturbaciones del comercio y las cadenas mundiales de suministro durante la pandemia de coronavirus, por la necesidad de priorizar que las redes logísticas se mantuvieran abiertas y siguieran funcionando de manera eficiente. De este modo se le permitiría a la *gente de mar* profesional y al personal marítimo, acreditar su condición de tal mediante la documentación correspondiente, desembarcar de los buques en los puertos y transitar y desplazarse por su territorio, concediéndoseles las exenciones necesarias de las restricciones nacionales de viaje o de circulación para facilitar su entrada o salida de los buques a efectos del recambio de la tripulación y para su repatriación.

También se propusieron medidas sanitarias a nivel mundial desde las organizaciones internacionales involucradas en la actividad marítima y pesquera, para que los Gobiernos arbitraran los medios necesarios para la realización de pruebas de detección de Covid-19 rápidas para la *gente de mar*, aprobadas por la OMS y el otorgamiento de los documentos pertinentes del resultado de dichas pruebas, expedidos por una autoridad pertinente, que les permita su desplazamiento y circulación territorial. Otras de las medidas de los protocolos ha sido que se proporcione información a las compañías navieras y pesqueras para el alojamiento temporal en hoteles de la tripulación que debe realizar una cuarentena por haberse contagiado del coronavirus. Estas compañías también deben observar determinados procedimientos para evitar el contagio de la *gente de mar*, antes del traslado al puerto marítimo o de embarcar, cumpliendo con medidas de aislamiento temporal en hoteles, prestando especial atención a la higiene y uso de EPP, tales como mascarillas, guantes, etc., como así también la realización de pruebas de detección y testeo del coronavirus durante esa estancia y su posterior traslado al puerto de embarque a través de medios de transporte privados, para reducir al mínimo el contacto con otras personas.

---

<sup>28</sup> OMI. MSC.1/Circ.1636, “Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)”, 02/12/2020. <https://shortest.link/oXV>

Más recientemente, el 25 de marzo de 2021, la Secretaría General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Director General de la OIT, el Secretario General de la OMI, el Director General de la OMS y el Director General de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), emitieron una declaración conjunta instando a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que den prioridad a la *gente de mar* y a las tripulaciones aéreas en sus programas nacionales de vacunación contra el Covid-19, a fin de protegerlos mediante la vacunación lo antes posible y facilitar su desplazamiento seguro al cruzar fronteras<sup>29</sup>. En concordancia con ello, el 7 de mayo de 2021, el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim, declaró que era necesaria una distribución mundial equitativa y justa de las vacunas contra el Covid-19, para que ningún marino se viera privado del acceso a ella por los limitados recursos de su país de origen. Y señaló también que: *"La salud del colectivo mundial de la gente de mar y la protección de sus entornos laborales han de continuar siendo una de nuestras principales prioridades y solo pueden garantizarse si el sector y los Estados Miembros continúan habilitando lo necesario para evitar la propagación del virus, esto es, la disponibilidad de pruebas de detección, equipo adecuado de protección personal y el acceso a instalaciones médicas y de higiene sanitaria"*<sup>30</sup>.

Es evidente que si la *gente de mar* amparada por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC) y el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), ha sido declarada por las Naciones Unidas como *"trabajadores esenciales"*, los Gobiernos deben acompañar tal declaración con la adopción de medidas de acción política coherentes, que brinden la necesaria protección de estos trabajadores, tanto en lo que respecta a su seguridad y salud, como a la inmediata y eficiente atención médica, condiciones de trabajo decente y prioridad a la vacunación, para que no se transformen en meras palabras declarativas carentes de contenido sustantivo efectivo y alejadas de la realidad.

<sup>29</sup> OMI. Circular n° 4204/Add.38. 25/03/2021. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/oZP>

<sup>30</sup> OMI. Circular n° 4204/Add.39. 07/05/2021. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/o-g>



### 7. La solicitud directa de la CEACR enviada a la Argentina.

Como ya lo señaláramos, la CEACR hace referencia en la *solicitud directa* enviada al Gobierno argentino que “*toma nota con profunda preocupación del impacto de la pandemia de COVID-19 sobre la protección de los derechos de los pescadores protegidos por el Convenio*” y que “... *la Comisión se refiere a la resolución adoptada por el Consejo de Administración en su 340ª sesión (GB.340/Resolución)<sup>31</sup> sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la enfermedad por la COVID-19, que insta a los Miembros a que adopten medidas para hacer frente al impacto adverso de la pandemia sobre los derechos de los pescadores*”.

Esta resolución adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, a principios de diciembre de 2020, reconoce:

- ✓ Que la pandemia de Covid-19 es uno de los mayores retos a nivel mundial en la historia de la OIT;
- ✓ El papel crucial que desempeñan la industria del transporte marítimo internacional y la gente de mar en el mantenimiento de las cadenas de suministro;
- ✓ La importancia de la designación de la *gente de mar* como “*trabajadores clave*” e insta a sus Miembros a designarlos de ese modo;
- ✓ La consciencia del riesgo que representa la fatiga a nivel individual para la salud física y mental de la gente de mar y para la seguridad de la navegación, y la seguridad y la protección del medio ambiente marino;
- ✓ La importancia del “*Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus*” propuesto transversalmente por asociaciones mundiales de esta industria;
- ✓ La cooperación entre los Miembros para asegurar la aplicación efectiva de los cambios seguros de tripulación;
- ✓ El derecho de la gente de mar a la repatriación;

<sup>31</sup> OIT. “*Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19*”, 08/12/2020. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/oWy>

- ✓ El derecho de la gente de mar a una atención médica inmediata en tierra e insta a sus Miembros a velar por ello;
- ✓ La facilitación del permiso para bajar a tierra, del tránsito y del reembarco de la gente de mar, amparado por el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185);
- ✓ Que **el sector de la pesca** enfrenta dificultades similares a las del sector del transporte marítimo para llevar a cabo los cambios de tripulación, la atención médica y repatriar a los pescadores, bajo el amparo del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm.188);
- ✓ Que las empresas multinacionales y nacionales respeten los tratados y otros instrumentos de derechos humanos a fin de identificar, prevenir y mitigar el impacto real o que podría tener sobre los derechos humanos de la gente de mar la pandemia de Covid-19.

Que en virtud de ello, el Consejo de Administración ha instado a todos los Miembros a que, de conformidad con la legislación nacional aplicable, lleven a cabo acciones de colaboración para identificar los factores que obstaculizan los cambios de tripulación y establezcan y apliquen planes mensurables y con plazos definidos para velar porque los cambios de tripulación y los viajes de la gente de mar se realicen en condiciones de seguridad, de acuerdo al *Marco recomendado de protocolos*, como así también adopten las medidas necesarias para mitigar los efectos nocivos del impacto que ha tenido la pandemia del coronavirus sobre este sector de la industria y de sus trabajadores.

### **8. ¿Cuál ha sido el comportamiento de Argentina frente a la situación de pandemia provocada por el brote de coronavirus?**

Teniendo en cuenta la solicitud directa enviada por la CEACR a la Argentina, consideramos que existen cuatro pilares a tener en cuenta respecto a las medidas a adoptar

por el Gobierno argentino, conjuntamente con los empleadores y los trabajadores del sector pesquero:

1. declaración del personal embarcado en los buques pesqueros como “*trabajadores esenciales*”;
2. implementación de *protocolos sanitarios y de transporte* adecuados;
3. *atención médica del personal* a bordo y en tierra;
4. *prioridad* del personal embarcado *para la vacunación* contra el Covid-19.

Veremos ahora si estas medidas se han cumplido o no. Desde un plano general, podemos decir que inmediatamente después que la OMS declarara al brote de coronavirus como una pandemia, el Gobierno argentino, mediante el DNU 260/20 del 12/03/2020, decretó la ampliación de la emergencia pública en materia sanitaria que había sido establecida con carácter general por la Ley 27.541, otorgando facultades especiales al Ministerio de Salud de la Nación y dispuso el aislamiento obligatorio por catorce días a las personas que se encontraran ya afectadas por la enfermedad o hubieran estado o podido estar expuestas al contagio.

El Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social (MTEySS) en ejercicio de las facultades reglamentarias que le otorgó el DNU mencionado, dictó la Resolución 202/2020 del 13/03/20, por la cual ordenó la suspensión del deber de asistencia al lugar de trabajo con goce íntegro de sus remuneraciones a todos los trabajadores y trabajadoras que se encontraran en las situaciones descriptas en el art. 7 del DNU 260/20 y extendió esta suspensión a quienes prestaren servicios en forma continua bajo figuras no dependientes. Unos días más tarde, el MTEySS dictó la Resolución 207/2020 del 16/03/20, por la cual suspendió el deber de asistencia por catorce días con goce de haberes a:

- ✓ los trabajadores mayores de 60 años, con excepción de los que se consideren esenciales para el establecimiento;
- ✓ las trabajadoras embarazadas;
- ✓ los trabajadores incluidos en los grupos de riesgo que defina la autoridad sanitaria.

Posteriormente, la medida más extrema fue la adoptada por el PEN mediante el DNU 297/20 del 19/03/20, que ordenó con carácter general y temporalmente, a fin de proteger la salud pública, el *aislamiento social, preventivo y obligatorio* (ASPO) en todo el territorio nacional desde el 20 de marzo hasta el 31 de marzo de 2020, período durante el cual las personas debían permanecer en sus residencias habituales o en las que se encontraran a partir de las 00:00 horas de ese día y debían abstenerse de concurrir a sus lugares de trabajo, con derecho al goce íntegro de sus ingresos habituales y, además, se prohibía la libre circulación por rutas, vías y espacios públicos. Quedaban exceptuados del cumplimiento del ASPO y de la prohibición de circular, *las personas afectadas a las actividades y servicios declarados esenciales* en la emergencia, enumeradas en principio en el art. 6 y luego ampliada por la Decisión Administrativa del Jefe de Gabinete de Ministros N° 492/20 del 20/03/20, entre las cuales se encontraban *las actividades vinculadas con la producción, distribución y comercialización de pesca*<sup>32</sup>.

Desde un plano sectorial, esto significa que los trabajadores de la pesca fueron declarados como “*trabajadores esenciales*” por el Gobierno argentino mucho antes que la Resolución GB.340 del Consejo de Administración de la OIT, en sintonía con las recomendaciones de otros organismos y organizaciones internacionales, instara a sus Miembros a designar a la *gente de mar* como “*trabajadores clave*”. Por lo tanto, estos trabajadores declarados esenciales quedaban exceptuados del cumplimiento del ASPO, por lo que debían concurrir en forma presencial a sus lugares de trabajo, salvo aquellos trabajadores que estuvieren dispensados de ese deber de asistencia, por encontrarse amparados por lo normado en el art. 1 de la Resolución MTEySS 207/20, ya mencionada. Estas normas de emergencia temporales, se fueron prorrogando, sustituyendo o flexibilizando por otras normas de similar tenor, de acuerdo a la evolución que fue teniendo la crisis sanitaria provocada por la pandemia del coronavirus.

<sup>32</sup> Conforme DNU 297/20, art. 6, inciso 13.

En un artículo publicado por los Dres. Néstor Cafferatta y Enrique Peretti titulado *“Pandemia de coronavirus”*<sup>33</sup>, resulta muy ilustrativa de la situación que estamos viviendo, una cita que traen de FRANK SNOWDEN, el mayor experto sobre la historia de las epidemias, que dice: *“el coronavirus es la primera gran epidemia de la globalización ... Las epidemias permiten entender la humanidad y la historia. Toca las fibras más íntimas de nuestra naturaleza humana... nos plantean preguntas de vida o muerte y nuestra actitud hacia ambas. Nos preguntan sobre nuestras éticas. Nos muestran si nuestro mundo se preocupa por la gente más necesitada. Las epidemias son como mirarse en el espejo de la humanidad y puede decirle que no todo es bello. Tenemos un lado oscuro. Pero también un lado brillante, hay héroes en esta historia”*.

Frente a todo ello, para poder disminuir el contagio y mitigar la propagación del Covid-19 entre los trabajadores de la actividad pesquera que debían embarcarse a bordo de los buques por haber sido declarada una actividad esencial y como tal debía dársele un sentido a esa esencialidad, las cámaras empresariales y los gremios que agrupan a los trabajadores del sector, conjuntamente con las distintas autoridades de aplicación – Prefectura Naval Argentina, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Ministerio de Salud, Subsecretaría de Pesca (Ministerio de Agricultura Ganadería y Pesca), Subsecretaría de Puertos (Ministerio de Transporte), Ministerio de Seguridad y autoridades portuarias provinciales – fueron estableciendo distintos *protocolos sanitarios*, que debieron ir adecuándolos a la situación epidemiológica del momento, desde que la enfermedad provocada por el coronavirus se instaló en nuestro país.

Estos protocolos significaron algunas de las medidas de acción política adoptadas dentro de un marco de consenso y diálogo social tripartito - parte empleadora, parte trabajadora y autoridades públicas -, con el fin de resguardar y proteger la salud y seguridad de las tripulaciones a bordo y en tierra. Ello también generó la constitución de una “Mesa de Enlace” sectorial, denominada *Inter-Cámaras de la Industria Pesquera Argentina*, que agrupa a nueve cámaras de distintos perfiles y de varias localidades y provincias, desde

<sup>33</sup> Cafferatta, Néstor A. y Peretti, Enrique O. (2020). *Pandemia de coronavirus*. Rubinzal On line, RC D 1539/2020. <https://www.rubinzalonline.com.ar/index.php/doctrina/articulos/ver/2085822/>

Mar del Plata hacia el sur del país. Precisamente, uno de los primeros protocolos sanitarios para buques pesqueros que se presentó ante el MTEySS en los primeros días de abril de 2020, fue elaborado y consensuado en forma conjunta entre la Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patronos de Pesca (AACPyPP) y la Cámara de Armadores Pesqueros y Congeladores de la Argentina (CAPECA), que nuclea a la actividad de los buques pesqueros congeladores y factorías, dentro del ámbito nacional. Allí se establecieron ciertas pautas de actuación - que debían efectivamente cumplirse en la práctica bajo pena de no permitirse la salida de los buques desde los puertos de embarque por la autoridad marítima -, para antes de la zarpada de este tipo de buques pesqueros, durante la navegación – que suelen permanecer en altamar 30 días por cada marea que realizan - y para los cambios y traslados de la tripulación. Para mencionar algunas de ellas:

- antes de la zarpada del buque, toda la tripulación citada para navegar en estos buques, deberá declarar haber cumplido el ASPO establecido en las normas de emergencia, para evitar la posibilidad de contagio en el buque;
- las empresas deberán comunicar con la mayor antelación el embarque a los trabajadores para imponer aislamiento domiciliario con pautas de alarma;
- realizarse un control térmico y clínico;
- las mismas pautas deberán observarse para los cambios de tripulación;
- los tripulantes deben acreditar haber cumplido con el plan de vacunación antigripal, anti neumococo y las que corresponden al calendario nacional de vacunación;
- debe realizarse la desinfección y sanitación del buque a la zarpada;
- capacitar a la tripulación sobre las normas y medidas de higiene y comportamiento ante el coronavirus;
- el uso de cartelera suficiente y visible en el buque con las normas de higiene, síntomas de contagio, etc.;
- disponer dentro del buque de un espacio aislado del resto de la tripulación para el caso que debe aislarse a un tripulante por padecer de síntomas compatibles con la enfermedad hasta su arribo a puerto;

- mantener comunicación diaria entre el personal de tierra y el personal de a bordo para efectuar relevamiento del estado de salud de la tripulación;
- proveer a la tripulación a bordo de los elementos necesarios de protección personal contra el coronavirus e insumos preventivos;
- tomar las medidas necesarias de protección para el traslado de la tripulación desde su lugar de residencia hasta el puerto de embarque y viceversa;
- en todos los puertos del país debe agudizarse la logística y equipamiento adecuado las 24 horas del día para que el personal médico de Sanidad de Fronteras de la PNA cuente con los medios necesarios para afrontar cualquier eventualidad;
- la Administración Portuaria de cada localidad debe contar con un sitio específico de amarre de urgencia para los buques con tripulantes contagiados o de casos sospechosos de coronavirus;
- asistencia médica a bordo y en tierra de la tripulación que pueda resultar un caso sospechoso de haber contraído el Covid-19;
- control médico de toda la tripulación en la zarpada y arribo del buque a puerto y de las personas de tierra que ingresan a las terminales portuarias;
- durante la navegación mantener la higiene del interior del buque y la buena ventilación.

En el mes de junio de 2020 se le incorporaron algunas modificaciones a este protocolo sanitario, tales como:

- mantener en forma permanente la mayor difusión de las medidas de prevención y concientización, la debida información a la tripulación de las normas de higiene y seguridad y difusión de las buenas prácticas en el uso, estado, conservación, retiro y descarte de los EPP;
- mantener en la medida de lo posible el distanciamiento social entre los tripulantes por razones de seguridad (1,5 o 2 metros), disponer de barreras físicas acordes al tipo de embarcación en los lugares de uso común;

- se incorporó la obligación de realizar hisopados previos a la zarpada de toda la tripulación;
- evitar la aglomeración de personas en el comedor y vestuarios del buque;
- no compartir vajillas, utensilios de uso particular, mate, cubiertos, bombillas que puedan ser una vía de transmisión del virus;
- organizar a la tripulación en distintos grupos de trabajo (burbujas);
- utilizar tapabocas;
- minimizar en lo posible los cambios de la tripulación en puerto;
- los servicios de higiene y seguridad y de medicina del trabajo deben brindar asistencia permanente ante cualquier consulta de los tripulantes.

Otro de los protocolos sanitarios de importancia para el sector pesquero fue el adoptado por el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata<sup>34</sup>, en su carácter de autoridad portuaria local (según Decreto 3572/99), asumiendo el compromiso de apoyar, cumplir y hacer cumplir en el ámbito de su competencia, toda normativa nacional y/o provincial tendiente a evitar la posible propagación del coronavirus (COVID-19), teniendo en cuenta que Mar del Plata es el principal puerto marítimo pesquero del país, tanto por la cantidad de flota que posee como por la cantidad de captura de pescado que desembarca. Este protocolo está dirigido a todos los actores portuarios (personal embarcado, personal de tierra, y diferentes gremios portuarios entre otros) y se considera como “*personal esencial*” a toda persona involucrada en las actividades de transporte fluvial, marítimo, portuarios, que realizan actividades operativas y de seguridad (prácticos, baqueanos, maquinistas navales y capitanes navales o conductores navales respecto al tipo de navegación, electricistas navales, oficiales de cubierta, estibadores, guincheros, personas de empresas de control de peso y calidad, remolcadores, pilotaje, personal portuario, capataces, inspectores de bodegas y de tanques, trabajadores de las industrias, despachantes de aduana, OPIP, que operen lanchas, agentes marítimos) y todo aquel personal que realice tareas operativas y de control de organismos nacionales tales como ADUANA, SENASA y ANMAC con competencia para garantizar el

<sup>34</sup> ANEXO COMPLEMENTARIO NO-2020-35178363-APN-DNPYP#MTR PROTOCOLO COVID 19 CONSORCIO PORTUARIO REGIONAL MAR DEL PLATA. [Archivo en PDF].  
[https://puertomardelplata.net/archivos/anexo\\_protocolo.pdf](https://puertomardelplata.net/archivos/anexo_protocolo.pdf)



transporte de carga o descarga de mercaderías y todos aquellos que sean incorporados en el futuro en carácter de exceptuados de la cuarenta obligatoria impuesta por el Gobierno Nacional. Contiene normas similares al protocolo mencionado anteriormente, con medidas estrictas de control y prevención para mitigar la transmisión comunitaria del coronavirus dentro del puerto.

Como otra medida de seguridad adoptada por las empresas armadoras de los buques pesqueros, se consideró la necesidad de contar con una doble dotación de tripulación para un mismo buque, de modo tal de hacer el cambio completo en puerto después de cada marea, con un sistema cerrado de “*burbuja*”. En todos estos aspectos, las asociaciones sindicales de los trabajadores de la pesca cumplieron una función clave para que todo esto se llevara a la práctica, denunciando los incumplimientos en los que podían incurrir las empresas armadoras y las autoridades de aplicación correspondientes que no efectuaban las inspecciones y controles debidos.

Se adoptaron también otras medidas necesarias que acompañaran en el tiempo la creciente crisis sanitaria que fue derivando en mayores contagios y transmisiones del virus en todo el país, con el consecuente aumento del número de infectados y de muerte. Así, por ejemplo, se tomaron medidas de prevención con relación a los traslados de la tripulación desde su lugar de residencia hasta el puerto de embarque a través de medios de transportes privados, aislándolos los días previos a la zarpada en hoteles contratados por las empresas empleadoras, a efectos de aislarlos y realizar un estricto control médico y cuarentena. Debe tenerse en cuenta que los marineros no son ya exclusivamente locales del puerto marítimo de embarque, sino que provienen de otras provincias del interior del país, principalmente de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, con lo cual tuvieron que resolver la logística para su traslado y establecer protocolos de transporte conjuntamente con las autoridades nacionales y provinciales.

También debieron intensificarse las medidas de prevención y cuidado de la higiene personal de todo el personal embarcado y de los espacios y lugares de trabajo a bordo de los buques, así como también de los espacios de uso común y de descanso, para lo cual las empresas armadoras de los buques pesqueros debieron brindar al personal tanto de tierra

como de mar, capacitaciones sobre buenas prácticas de higiene y seguridad en el trabajo y uso adecuado de los elementos de protección personal (EPP) a través de los Servicios de Seguridad e Higiene Laboral que se prestan con profesionales habilitados.

La crisis sanitaria mostró una cara de la realidad de los pescadores que muchas veces los mismos operadores del sector pesquero no quieren ver o prefieren mirar de costado, porque afloran las informalidades e irregularidades del trabajo, así como las desigualdades e injusticias sociales que se originan por una economía de mercado, dentro de un contexto de globalización mundial, que impacta negativamente sobre el derecho del trabajo y condiciones laborales dignas y decentes de este colectivo de trabajadores.

Respecto del otro pilar identificado como punto 3, nos referimos al deber de contar con la *atención médica adecuada*, tanto a bordo de los buques pesqueros como en tierra. El Convenio No. 188 prevé en su art. 29 que todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- los buques pesqueros deberán llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- del mismo modo, deben contar también a bordo con por lo menos un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que además posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y material médico disponibles en el buque;
- el equipo y los suministros médicos deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma o formato que resulten comprensibles para el pescador;
- los buques deberán estar equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico;
- los pescadores tendrán derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

## LA PANDEMIA Y SU IMPACTO EN LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES DE LA PESCA

---

Por su parte, el art. 30 del mismo Convenio prevé que, para los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todo Miembro deberá adoptar una legislación o medidas en las que se estipule que:

- la autoridad competente determinará cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo;
- éstos deberán ser debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables o aprobadas por autoridad competente;
- deberán llevar a bordo una guía médica aprobada por autoridad competente;
- deberán tener acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, las 24 horas del día;
- deberá proporcionarse atención médica gratuita a bordo o cuando hayan desembarcado en un puerto extranjero.

La Recomendación No. 199, dispone con relación a la atención médica a bordo, que los buques pesqueros en los que se embarquen 100 o más pescadores deberían llevar un médico calificado a bordo (art. 36).

En la legislación argentina, los distintos Convenios Colectivos de Trabajo aplicables a cada categoría profesional del personal embarcado en los buques pesqueros (oficiales de puente, conductores navales y marineros) y de acuerdo al tipo de embarcación (costeros, fresqueros de altura y congeladores de altura), prevén la atención médica a bordo y en tierra.

Debe tenerse en cuenta que la flota pesquera de nuestro país se compone de distintos tipos de buques, que podemos clasificar de acuerdo a los siguientes parámetros:

- por tamaño y la lejanía desde la costa con que se realiza la captura de las especies, en: buques costeros, buques de media altura y buques de altura;
- por el tratamiento que se le da al pescado, en: buques fresqueros, congeladores y factorías;
- por las artes de pesca que utilizan, en: buques cerqueros, arrastreros, palangreros, poteros, tangoneros y surimeros.

Así tenemos, por ejemplo, que el CCT 638/11 que se aplica a los Capitanes y Oficiales de puente a bordo de los buques pesqueros de altura (fresqueros), prevé en el art. 35, que: *“Todo buque deberá contar con un botiquín de primeros auxilios, con elementos necesarios para realizar los mismos en navegación, de acuerdo a los requisitos que exija la Prefectura Naval Argentina”*. Asimismo, el CCT 708/15 aplicable a la marinería a bordo de los buques pesqueros de altura fresqueros también, dispone exactamente lo mismo en su art. 36. Y los CCT 579/10 y 580/10, ambos con ámbito de aplicación personal a la marinería a bordo de los buques pesqueros de altura congeladores y ámbito territorial para el Puerto de Mar del Plata, prevén, de igual forma, en su art. 57, que: *“Cada buque contará con un botiquín y elementos sanitarios para la atención primaria del personal a bordo”*. En cambio, el viejo CCT 175/75 que actualmente se sigue aplicando al personal de la Oficialidad y Conductores Navales a bordo de los buques pesqueros congeladores o factorías, no contiene una norma de similares características, sino que solo prevé en su art. 49 que todos los buques comprendidos dentro de esta convención, deben contar con todos los elementos de seguridad y subsistencia para la vida humana en el mar, de acuerdo con las reglamentaciones dictadas por la PNA.

Pero la pregunta que nos hacemos es la siguiente: ¿es suficiente contar con un botiquín de primeros auxilios si no se lleva a bordo de tales buques pesqueros una persona capacitada y formada – sean médicos o enfermeros – que conozcan sobre el arte de curar o mínimamente de realizar los primeros auxilios ante la enfermedad? Pensemos que no todos los buques pesqueros, teniendo en cuenta la clasificación anterior efectuada, cuentan con un médico o enfermero a bordo. La propia Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199) recomienda que debe llevarse a bordo un médico calificado en buques pesqueros en los que se embarquen 100 o más pescadores. Los buques costeros o de media altura, por su tamaño de eslora y capacidad de bodega, realizan una pesca artesanal, con una dotación mínima de tripulación a bordo que no supera las 10 o 12 personas. En cambio, los buques pesqueros de altura fresqueros y los congeladores que tienen una mayor eslora y capacidad de bodega, cuentan con una dotación mínima que no alcanza ese número de tripulantes previsto en la Recomendación, sino que es inferior. En los buques de altura fresqueros ronda en los 25 a

35 tripulantes y en los congeladores alcanza a un número de 60 tripulantes, entre la oficialidad, conductores navales, marinería y maestranza. La diferencia entre estos dos tipos de buques – fresqueros y congeladores – es que, en estos últimos, sí se lleva a bordo un “enfermero” con título habilitante.

Una herramienta que ya se venía utilizando en la flota pesquera argentina es el “*servicio de telemedicina*” a bordo de los buques pesqueros de altura y que se potenció y amplió mucho más durante la pandemia. Se la denomina generalmente “*Unidad de Asistencia Remota*” (UAR), que comenzó a ser utilizada en la actividad minera, la actividad petrolera y en centrales hidroeléctricas y que su propósito es el de brindar atención en lugares alejados, de difícil acceso y ubicados a una gran distancia de los lugares de asistencia médica más cercanos, tal como ocurre con la gente de mar cuando está navegando. Y uno de los complementos de este servicio es el de capacitar a los capitanes y a los enfermeros que viajan a bordo y así, desde la virtualidad, se puede actuar realizando diagnósticos, brindar tratamientos y monitorear a cualquier paciente que se encuentre en altamar. Este servicio de telemedicina, según datos del Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas (CEPA)<sup>35</sup>, tuvo una muy buena recepción en aquellos buques de altura que habitualmente navegan con más de 30 tripulantes a bordo y que realizan campañas que se extienden durante más de 30 días en altamar. Les da mucha tranquilidad y seguridad a los trabajadores porque saben que en todo momento pueden recurrir a la consulta de un especialista para responder a cualquier inquietud o contingencia en su salud mientras se encuentran a bordo. Y para las empresas armadoras también significa una importante reducción de los costos que implica un operativo de traslado de un tripulante desde altamar a tierra para su atención en un centro asistencial, ya que permite realizar una correcta evaluación del tripulante enfermo o con algún síntoma, brindándole un tratamiento inmediato, que en algunos casos son realmente efectivos.

Finalmente, el carácter de *trabajadores esenciales* otorgado a los pescadores por el DNU 297/20, les valió, a través de una lucha conjunta entre las cámaras empresariales y las

<sup>35</sup> CEPA. Consejo de Empresas Pesqueras Argentina. (13 de junio de 2020). *CEPA evalúa el impacto de la telemedicina a bordo de los buques pesqueros de altura*. <https://shortest.link/qnO>

asociaciones sindicales del sector, para que puedan ser oídos por el Gobierno argentino a efectos de ser considerados *prioritarios para la vacunación contra el Covid-19*, en concordancia con la Declaración conjunta del 25 de marzo de 2021, emitida por los organismos internacionales, ya mencionada, haciendo un llamamiento a todos los Gobiernos para que así los consideren. Del mismo modo, se resolvió en la Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del MLC 2006, establecido por el Consejo de Administración de la OIT, celebrada del 19 al 23 de abril de 2021, instar a los gobiernos, con arreglo a sus programas nacionales de vacunación, a que la gente de mar sea considerada prioritaria para la vacunación contra el Covid-19<sup>36</sup>.

Este reclamo no fue silencioso sino, por el contrario, generó varias tensiones entre las partes del sector involucradas, que llevó a un paro general de la flota pesquera decretado por todos los gremios de la pesca hasta tanto se incluyera al personal embarcado como prioritarios en el Plan Estratégico para la Vacunación<sup>37</sup>. Sin embargo, el Gobierno nacional se limitó a emitir un comunicado, a fines del mes de mayo de 2021, informando que se había determinado que una vez cumplidas las instancias de vacunación de la población objetivo determinada en la Resolución Ministerial N° 2883/20, podrán incorporar otras poblaciones de acuerdo a la disponibilidad de dosis, la situación epidemiológica, condiciones de riesgo/exposición y la evidencia científica. El 23 de junio de 2021 comenzó la vacunación de este sector de trabajadores en la provincia de Chubut, gracias a la actuación de las autoridades provinciales y de la Subsecretaría de Pesca de la Nación, según se informa en la sección noticias de la página oficial de la Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patronos de Pesca<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> OIT. Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del MLC 2006 – Parte I (19-23 de abril de 2021). [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/qoh>

<sup>37</sup> Plan estratégico para la vacunación contra la Covid-19 en la República Argentina. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/qo7>

<sup>38</sup> Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patronos de Pesca. (23 de junio 2021). *Comenzó la vacunación contra el Covid-19 para tripulantes de la flota pesquera en Chubut*. <https://shortest.link/qok>

### **Conclusión.**

La crisis del Covid-19 ha hecho mella en la seguridad personal y la salud de los pescadores en todo el mundo, en sus condiciones de trabajo y en su capacidad para embarcar y desembarcar de los buques, lo que repercute en sus facultades para llevar a cabo su importante labor de obtener alimentos marinos, que es el eslabón primario de la cadena de suministro de proteína animal para la humanidad.

Por ello creemos que es más que justificable la profunda preocupación de la CEACR de la OIT sobre el impacto de esta pandemia respecto de los derechos de los pescadores protegidos por el Convenio No. 188, que se encuentra en pleno vigor, manifestada en la *solicitud directa* enviada al Gobierno argentino, por ser uno de los Estados ratificante del mismo.

Como lo hemos desarrollado, Argentina dispone de herramientas jurídicas para dar respuesta a tal *solicitud*, como así también puede demostrar la puesta en práctica de medidas concretas que garantizan la aplicación del Convenio No. 188, sin dejar de señalar que aún existe mucho camino por recorrer para lograr una plena aplicación de esta norma suprallegal, adecuando las otras normas de rango inferior al espíritu y a los propósitos del Convenio.

Las normas laborales deben ser el reflejo de un derecho vivo, que pueda dar respuestas inmediatas tanto en tiempo de calma y quietud como de crisis y tempestad.

## Bibliografía

Ackerman, Mario E. “El COVID-19 (coronavirus) y la relación de trabajo”. Rubinzal Online , RC D 1455/2020. <https://shortest.link/qrL>

Bronstein, Arturo, “*Derecho Internacional del Trabajo*”, Editorial Astrea. (2013).

Cafferatta, Néstor A. y Peretti, Enrique O. (2020). “*Pandemia de coronavirus*”. Rubinzal Online, RC D 1539/2020. <https://shortest.link/qrv>

FAO. (2020). “*El estado de la pesca y la acuicultura 2020. Versión resumida*”. [Archivo en PDF]. <http://www.fao.org/3/ca9231es/CA9231ES.pdf>

FAO. (2020) Comité de Pesca. “*La seguridad en el mar y el trabajo decente en la Pesca y la acuicultura*”. [Archivo PDF]. <http://www.fao.org/3/nd596es/nd596es.pdf>

FAO. (2021). “*El impacto de COVID-19 en los sistemas alimentarios de pesca y acuicultura, posibles respuestas: Documento de información, noviembre de 2020*”. Roma. [Archivo en PDF]. <https://doi.org/10.4060/cb2537es>

Lalanne, Julio E. “*La Corte reafirma la teoría monista: los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo prevalecen sobre las leyes internas*”. (Archivo PDF). <https://shortest.link/qrh>

López-Arranz, Asunción. “Los desafíos del sector pesquero y su tratamiento por la OIT”. Dialnet (2018). [Archivo PDF]. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6550621.pdf>

Molina Carranza, Daniel. “El problema de la seguridad en la pesca argentina 2006-2018”. Centro Naval. [Archivo PDF]. <https://www.centronaval.org.ar/actividades/imagen-act/ACADEMICAS/PESCA-2019.pdf>

Moscuzza, Stella Maris. (2020). “*Los efectos del Covid-19 en el mundo del trabajo desde la perspectiva de la OIT*”. RECorDIP. Ejemplar Núm. 1. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/oVj>

OIT. “*Condiciones de trabajo decentes, seguridad y protección social*”. [Archivo PDF]. <https://shortest.link/qry>

OIT. (2019). “Control del cumplimiento de las normas internacionales del trabajo Edición del Centenario 2019. El papel fundamental de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT”. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/qrk>



## LA PANDEMIA Y SU IMPACTO EN LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES DE LA PESCA

OIT. Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del MLC 2006 – Parte I (19-23 de abril de 2021). [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/qoh>

OIT. “Manual sobre procedimientos en materia de convenios y recomendaciones internacionales del trabajo”, Edición del Centenario 2019, pág. 23. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/pFA>

OIT. Normas del trabajo. NORMLEX. <https://shortest.link/oUh>

OIT. (2020). Nota informativa sectorial de la OIT. 17/04/2020. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/qrC>

OIT. NORMLEX. <https://shortest.link/qrF>

OIT. NORMLEX. <https://shortest.link/qrH>

OIT. Noticias (16 de noviembre de 2016). *Entra en vigor el Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca núm. 188 (2007)*. <https://shortest.link/kyS>

OIT. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra. *Pautas sobre la inspección por el Estado del Pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*. [Archivo PDF]. <https://shortest.link/kyQ>

OIT. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra. *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del Puerto*. [Archivo PDF]. <https://shortest.link/kyO>

OIT. (2004). “¿Qué es el trabajo decente?”. <https://shortest.link/qrA>

OIT. “Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19”, 08/12/2020. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/oWy>

OMI. MSC.1/Circ.1636, “Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)”.(2020). <https://shortest.link/oXV>

OMI. Circular n° 4204/Add.38. (2021). [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/oZP>

OMI. Circular n° 4204/Add.39. (2021). [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/o-g>

Plan estratégico para la vacunación contra la Covid-19 en la República Argentina. [Archivo en PDF]. <https://shortest.link/qo7>

Von Potobsky, Geraldo W. y Bartolomei de la Cruz, Héctor. “La Organización Internacional del Trabajo”. Editorial Astrea. (2002).