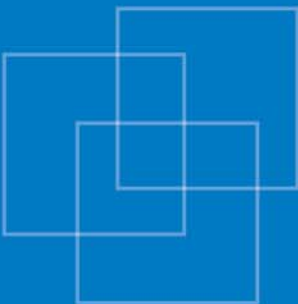




Organización
Internacional
del Trabajo

Manual

para la mejora de las condiciones
de vida y de trabajo a bordo de
los buques pesqueros





Manual

**para la mejora de las condiciones
de vida y de trabajo a bordo
de los buques pesqueros**



Copyright © Organización Internacional del Trabajo, 2011
Primera edición 2011

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a pubdroit@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros

ISBN 978-92-2-324027-1 (impreso)
ISBN 978-92-2-324028-8 (web pdf)
Primera versión preliminar, 2011

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

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

Las publicaciones y los productos electrónicos de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolos a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org.

Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns.

Ilustraciones: Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca, República de Corea; Pablo Xandri, y el Instituto Social de la Marina, España.

Diseño gráfico en Italia
Impreso en Italia

CIF/OIT
CIF/OIT



Prólogo

Existen más de 30 millones de pescadores en todo el mundo, de los cuales al menos 15 millones trabajan a tiempo completo a bordo de buques pesqueros.

El trabajo en el sector pesquero tiene muchas características que le distinguen del trabajo en otros sectores. La ordenación de las capturas y de los recursos marinos tiene lugar en el entorno marino, que es arduo con frecuencia. Cuando las condiciones meteorológicas son difíciles, como suele suceder, o cuando la captura propiamente dicha supone un riesgo, la tasa de accidentes, incluidos mortales, puede ser considerablemente alta; de hecho, en muchos países, la pesca es la ocupación más peligrosa. En caso de accidente o enfermedad, un pescador puede estar lejos de toda atención médica profesional, y debe confiar en sus compañeros de la tripulación para que cuiden de él hasta que sea llevado a tierra.

La pesca también es una ocupación con tradiciones de larga data. Una de ellas, que se observa en todo el mundo, es la de no pagar a los pescadores un salario fijo, sino la de pagarles en su lugar sobre la base del reparto de las capturas. Si bien esto tiene ciertas ventajas para el pescador, el sistema puede conducir a unos horarios de trabajo muy prolongados, y a una tendencia a permanecer en el mar en condiciones meteorológicas desfavorables (lo cual, en caso contrario, motivaría a los pescadores a regresar a sus hogares) y, por tanto, a mayores riesgos y más accidentes.

Muchos pescadores son propietarios-operadores y, con frecuencia, viven en comunidades remotas que ofrecen únicamente alternativas de empleo limitadas. Al mismo tiempo, para muchos, la pesca está convirtiéndose en un sector más globalizado; es frecuente hallar a pescadores provenientes de diferentes países en un buque con un propietario de un Estado distinto al suyo y que enarbola el pabellón de un tercer Estado.

Éstos y otros factores exigen unas consideraciones especiales para dichos trabajadores. Sin embargo, en muchos países, los pescadores parecen verse privados, al menos en parte, de la protección que brinda a otros trabajadores el sistema de leyes, reglamentos y medidas establecido a tal efecto, lo que puede generar un déficit de “trabajo decente”. En consonancia con su objetivo de proporcionar trabajo decente para todos, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) está tratando de evitar que este déficit se produzca.

Los pescadores necesitan unas normas mundiales que proporcionen protección, reflejen su situación particular y prevean suficiente flexibilidad para tener en cuenta las diferencias que existen en el sector y entre los diferentes Estados Miembros de la OIT. Debe brindarse protección jurídica no sólo a aquéllos que trabajan a bordo de grandes buques pesqueros industriales, sino también a bordo de embarcaciones más pequeñas. Las normas deben tomar en consideración los niveles de desarrollo y las distintas capacidades institucionales de todos los Estados Miembros de la OIT. Ante todo, deben servir para mejorar las condiciones de trabajo del mayor número de pescadores posible.

En 2007, la OIT adoptó dos nuevos instrumentos adaptados específicamente al sector pesquero: el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 188) y la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 199). Estas normas demuestran el compromiso renovado de la OIT de proporcionar trabajo decente a todos los pescadores.

Los textos del Convenio núm. 188 y de la Recomendación núm. 199, como instrumentos jurídicos internacionales, tienen un formato jurídico específico. Lo que se requiere ahora es una

publicación que infunda vida a las disposiciones de estas normas a través de explicaciones, discusiones e ideas sobre cómo podrían ser aplicadas por los Estados Miembros de la OIT.

Este *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros* se ha elaborado con objeto de ayudar a las autoridades competentes, las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores (en particular, las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores), y otras partes interesadas en el sector, a comprender mejor las disposiciones del Convenio núm. 188 y de la Recomendación núm. 199. En particular, en él se trata de examinar cada una de las disposiciones de estas normas desde la perspectiva de los funcionarios gubernamentales, los propietarios de buques pesqueros y los inspectores. Esto tal vez ayude a estimular la discusión tripartita nacional y aliente a los Estados a tomar medidas concretas con miras a la aplicación y ratificación del Convenio. Lo que es más importante, con independencia de que un Estado determine ratificar el Convenio inmediatamente o de otro modo, o no, el Manual será un instrumento útil para examinar la protección jurídica actual de los trabajadores, analizar la situación, y realizar mejoras.

En una publicación de este tipo no se puede examinar con gran detenimiento cada cuestión cubierta por el Convenio y la Recomendación, ni se puede abordar toda cuestión que pueda plantearse con respecto a las disposiciones de estas normas. Por lo tanto, la Oficina Internacional del Trabajo acoge con agrado las preguntas específicas que puedan surgir en relación con estos instrumentos durante su examen por los Estados Miembros, y tratará de responder a dichas preguntas.

La OIT expresa su agradecimiento al Gobierno de Noruega por su apoyo financiero a esta publicación, mediante el Acuerdo de Cooperación entre Noruega y la OIT de 2008-2009, que se trata de un proyecto para mejorar la eficacia de la inspección del trabajo. La OIT agradece también el apoyo prestado a través del Proyecto sobre el "Fortalecimiento Institucional de los Mandantes de la OIT y Promoción del Convenio núm. 188 sobre el trabajo en el sector pesquero", financiado por el Ministerio de Trabajo e Inmigración de España, y dirigido por el Centro Internacional de Formación de la OIT en colaboración con el Instituto Social de la Marina de España. El primer proyecto del presente Manual se elaboró en el marco de este proyecto. Por último la OIT reconoce y agradece asimismo el apoyo financiero brindado por el Gobierno de España, a través del Ministerio del Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, al Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero (INT/07/16M/SPA) y concretamente para la realización de esta publicación.

El Manual ha sido producido por el Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT, en cooperación con el Programa sobre Administración e Inspección del Trabajo de la OIT, la Oficina de Actividades para los Trabajadores y la Oficina de Actividades para los Empleadores, el Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, el Departamento de Seguridad Social y el Centro Internacional de Formación de Turín (Italia).

Esta Oficina agradece al Sr. David Sparks y al Sr. Domingo González Joyarez Abogado su contribución a la preparación de esta publicación. La OIT quisiera expresar su agradecimiento a la Sra. Vera Albuquerque (Brasil), al Sr. Peter Ørebech (Noruega), al Capitán Nigel Campbell (Sudáfrica), al Profesor Yeong-Woo Jeon (Corea del Sur) y al Sr. Luis Ambrosio (España) por los estudios de casos sobre el sector pesquero específicos de cada país, que fueron valiosas contribuciones al presente Manual.

Elizabeth Tinoco,
Directora, Departamento de Actividades
Sectoriales de la OIT



Introducción

El objetivo del Convenio sobre el trabajo pesquero, 2007 (núm. 188) es asegurar que los pescadores tengan unas condiciones decentes de trabajo a bordo, en lo que respecta a los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros; condiciones de servicio; alojamiento y alimentación; protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, y atención médica y seguridad social.

La tarea de revisar y ampliar un Convenio global que cubra el sector pesquero ha sido un proceso largo y complejo. En 2002, la OIT comenzó a elaborar una serie de normas internacionales completas y actualizadas para el sector pesquero, con miras a garantizar una protección apropiada para los trabajadores a escala mundial. Esta labor conllevó un trabajo de investigación considerable por parte de la Oficina Internacional del Trabajo y, lo que es más importante, el compromiso y la plena participación de los representantes de los gobiernos, de los empleadores (concretamente, los propietarios de buques pesqueros) y de los trabajadores (en particular, los representantes de los pescadores), y de observadores provenientes de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

El Convenio proporciona flexibilidad con respecto a algunos artículos, por ejemplo, en los casos en que los Estados Miembros no pueden aplicar inmediatamente todas las medidas previstas en el Convenio. Muchas disposiciones sólo pueden aplicarse previa “celebración de consultas” con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores (en particular, organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores).

En el Convenio núm. 188 se revisan 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). En el Convenio también se contemplan cuestiones importantes como la seguridad y la salud en el trabajo; las horas de trabajo y de descanso; la lista de tripulantes; la repatriación; la contratación y colocación, y la seguridad social.

El Convenio núm. 188 está complementado por la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 199), de carácter no vinculante.

La adopción del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, en 2007, fue un paso adelante con respecto al logro del trabajo decente para todas las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros. En el Convenio se abordan diferentes aspectos del trabajo, tales como la mejora del alojamiento; la alimentación y la seguridad en el trabajo; la remuneración de los pescadores; la atención médica en el mar y en tierra; las horas de descanso, y el contrato de trabajo y la seguridad social. La ratificación pronta y amplia es apoyada por los empleadores, los sindicatos y otras organizaciones profesionales del sector.

Aquéllos interesados en la aplicación del Convenio sobre el sector pesquero, 2007, tal vez participen asimismo en el procedimiento de aplicación y ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) (que excluye específicamente a los buques pesqueros de su ámbito de aplicación), o hayan concluido recientemente dicho

procedimiento. Si bien existen muchas diferencias evidentes entre los sectores marítimo y pesquero, también se observan muchas similitudes, ya que tanto la gente de mar como los pescadores trabajan a bordo de buques. Por lo tanto, quizá sea útil basarse en las enseñanzas extraídas de la aplicación y ratificación del MLC, 2006. De forma análoga, tal vez sea útil asimismo coordinar los esfuerzos nacionales para aplicar y ratificar el MLC, 2006, y el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007, ya que, si bien ambos Convenios tienen importantes diferencias en términos de estructura, muchas de sus disposiciones abordan cuestiones similares, si no idénticas. También es probable que en muchos países coincida en parte la legislación vigente para la gente de mar y para los pescadores.

Índice

Prólogo	3
Introducción.....	5
Visión global del Convenio núm.188 y de la Recomendación núm. 199	9
Aspectos jurídicos.....	11
Administración	19

Parte I Definiciones25

Artículo 1 - Definiciones	25
Artículos 2 – 5 - Ámbito de aplicación	29–38

Parte II Principios generales45

Artículo 6 y 7 - Aplicación	45–48
Artículo 8 - Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores.....	51

Parte III Requisitos mínimos.....57

Artículo 9 - Edad mínima	57
Artículos 10 – 12 - Examen médico.....	66–76

Parte IV Condiciones de servicio81

Artículos 13 y 14 - Dotación y horas de descanso.....	81
Artículo 15 - Lista de tripulantes	89
Artículos 16 – 20 - Acuerdo de trabajo del pescador.....	92
Artículo 21 - Repatriación	99
Artículo 22 - Contratación y colocación de pescadores	105
Artículos 23 y 24 - Remuneración de los pescadores	111

Parte V Alojamiento y alimentación117

Artículos 25 – 28 - Alojamiento y alimentación	117–118
-------------------------------------------------------------	---------

Parte VI	Atención médica, protección de la salud y seguridad social.....	131
	Artículos 29 y 30 - Atención de la salud	131-132
	Artículos 31 – 33 - Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales	137-138
	Artículos 34 – 37 - Seguridad social	148
	Artículos 38 y 39 - Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo	149
Parte VII	Cumplimiento y control de la aplicación.....	165
	Artículos 40 – 44 - Cumplimiento y control de la aplicación.....	165-180
Parte VIII	Enmiendas a los anexos I, II y III	183
	Artículo 45 - Enmiendas a los anexos I, II y III	183
Parte IX	Disposiciones finales.....	187
	Artículos 46 – 54 - Disposiciones finales	187-188
Anexo 1	Equivalencia de medidas	193
Anexo 2	Acuerdo de trabajo del pescador	194
Anexo 3	Alojamiento a bordo de buques pesqueros	195
Apéndice 1	Documento tipo que contiene un análisis comparativo	207
Apéndice 2	Protocolo de asistencia a los servicios de salud marítima para los exámenes médicos previos al embarque	208
Apéndice 3	Ejemplos de certificado médico	210
Apéndice 4	Cuadro de requisitos para los buques pesqueros, de conformidad con el anexo III del Convenio núm. 188	212
Apéndice 5	Normativa sobre dotaciones mínimas de seguridad establecida en Sudáfrica.....	225
Referencias	226

Visión global del Convenio núm. 188 y de la Recomendación núm. 199

Visión global del Convenio núm. 188

El Convenio núm. 188 tiene tres componentes estructurales como se muestra en el gráfico 1 que figura a continuación:

- el preámbulo;
- los artículos, y
- los anexos

En el preámbulo se establecen las bases del Convenio y su relación con otros convenios, y se proporciona información detallada sobre su adopción y título.

Los artículos, que ascienden a 54 en total, comprenden los requisitos y las normas que han de cumplirse con arreglo a lo dispuesto en el Convenio. Los artículos se agrupan y exponen en nueve **partes**:

- La **parte I** hace referencia a las definiciones y al ámbito de aplicación, y contiene los artículos que tratan estas cuestiones, incluidas disposiciones para la posible exclusión de determinados pescadores y buques, así como otras formas de flexibilidad para el Estado que haya ratificado el Convenio, como la posibilidad de aplicar de manera progresiva ciertas disposiciones del Convenio en ciertas condiciones determinadas.
- La **parte II** trata de los principios generales; contiene los artículos que abordan la aplicación; la autoridad competente y la coordinación, y las responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones, y los pescadores.
- La **parte III** versa sobre los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros, e incluye artículos en los que se hace referencia a la edad mínima y el examen médico.
- La **parte IV** se refiere a las condiciones de servicio; incluye artículos sobre la dotación y las horas de descanso; la lista de tripulantes; el acuerdo de trabajo del pescador; la repatriación; la contratación y colocación (así como el recurso a agencias de empleo privadas), y la remuneración de los pescadores.
- La **parte V** versa sobre el alojamiento y la alimentación.
- La **parte VI** trata de la atención médica, la protección de la salud y la seguridad social; incluye artículos en los que se hace referencia a la atención médica; la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes laborales; la seguridad social, y la protección en el caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.
- En la **parte VII** se hace referencia al cumplimiento y el control de la aplicación; se abordan las responsabilidades de los Estados del pabellón, y la inspección, por los Estados del puerto, de buques pesqueros extranjeros.
- La **parte VIII** trata de los medios para enmendar los anexos del Convenio.
- La **parte IX** contiene las “disposiciones finales”, que abordan, entre otras cuestiones, los requisitos para la entrada en vigor.

En las partes I y VI existen artículos que contienen requisitos que se aplican en general a todos los buques pesqueros. Con frecuencia, éstos vienen seguidos de artículos que establecen requisitos adicionales más estrictos orientados a buques pesqueros más grandes, o a buques que permanecen en el mar durante más de tres días.

Los tres anexos están vinculados con artículos específicos y hacen referencia a la equivalencia de medidas; el contenido del acuerdo de trabajo del pescador, y el alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

Gráfico 1



Visión global de la Recomendación núm. 199

La Recomendación núm. 199 que complementa el Convenio contiene información adicional de naturaleza técnica relativa a los artículos del Convenio y en apoyo de los mismos. Su estructura es diferente de la del Convenio en la medida en que la información está contenida en cinco partes:

- Parte I Condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros
- Parte II Condiciones de servicio
- Parte III Alojamiento
- Parte IV Protección de la salud, atención médica y seguridad social
- Parte V Otras disposiciones

Una Recomendación no puede ser ratificada por un Estado Miembro, pero su contenido proporciona orientaciones, y debería tenerse en cuenta al elaborar y adoptar la legislación nacional.



Aspectos jurídicos

Información básica sobre la Organización Internacional del Trabajo

Introducción

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) se fundó en 1919 y se convirtió en el primer organismo especializado de las Naciones Unidas en 1946. Lo que distingue a la OIT de otras organizaciones internacionales es su naturaleza tripartita. En el caso de otros organismos de las Naciones Unidas, los miembros son exclusivamente gobiernos, pero en la OIT, los gobiernos, los empleadores y los trabajadores están representados en la Conferencia Internacional del Trabajo, el Consejo de Administración de la OIT y sus comisiones especializadas.

Normas internacionales del trabajo – Convenios y recomendaciones

El sistema de las normas internacionales del trabajo adopta la forma de convenios y recomendaciones. Éstos son negociados y adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo, de naturaleza tripartita, que se celebra cada año en Ginebra (Suiza).

Convenios internacionales del trabajo

Los convenios están abiertos a su ratificación por los Estados Miembros de la OIT. Son tratados internacionales vinculantes para los países que los ratifican.

De conformidad con la Constitución de la OIT, cuando los Estados ratifican voluntariamente los convenios, se comprometen a aplicarlos, a asegurar que su legislación y su práctica nacionales cumplen los requisitos de los convenios, y a aceptar la supervisión internacional.

Recomendaciones internacionales del trabajo

Las recomendaciones no son tratados internacionales; establecen unas pautas no vinculantes que pueden servir de orientación para la política y la práctica nacionales; los gobiernos no ratifican las recomendaciones. En las recomendaciones se proporcionan medidas más detalladas sobre el modo en que pueden aplicarse las disposiciones del convenio que complementan.

En virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, los países que han ratificado el Convenio se obligan a informar sobre las medidas que han adoptado para aplicar las disposiciones del Convenio. Con respecto al Convenio núm. 188, la forma correcta es el formulario de memoria relativa al Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 188). Éste puede hallarse en el sitio Web de la OIT (www.ilo.org).

Es importante distinguir entre convenios y recomendaciones, ya que los Estados Miembros tienen algunas obligaciones de procedimiento importantes con respecto a las recomendaciones. Los Estados deben:

- presentar los textos a sus órganos legislativos;
- presentar memorias sobre las medidas adoptadas en consecuencia, y
- presentar memorias ocasionalmente, a solicitud del Consejo de Administración de la OIT, sobre las medidas adoptadas o previstas para aplicar las disposiciones.

Los convenios que no han sido ratificados tienen el mismo valor que las recomendaciones, es decir, se utilizan como pautas.

Preparación para la ratificación del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 188)

Participación y celebración de consultas

Un enfoque tripartito es un requisito fundamental para lograr unas normas viables y una aplicación efectiva continua.

El Convenio exige a los Estados Miembros que pretenden ratificarlo que celebren consultas con los interlocutores sociales del sector pesquero, para brindarles una oportunidad real de expresar sus opiniones, con pleno conocimiento de causa, y de tomar en consideración estas opiniones en el momento apropiado. Los interlocutores sociales serían las organizaciones de empleadores/propietarios de buques pesqueros y las organizaciones representativas de trabajadores/pescadores. Nunca se recalcará lo suficiente la importancia que reviste la celebración de consultas, no sólo para determinar las normas que han de adoptarse, sino también para asegurar que las normas puedan aplicarse y se apliquen efectivamente.

Entre los ministerios nacionales que comparten algunas de las responsabilidades identificadas en el Convenio se cuentan el ministerio de trabajo o empleo; agricultura, pesca, seguridad marítima y seguridad social.

Se reconoce que el punto de partida para los Estados Miembros variará en función del ámbito de aplicación de la legislación vigente, y de la infraestructura administrativa o las estructuras institucionales establecidas, junto con la existencia de los interlocutores sociales y las relaciones con los mismos. La celebración de consultas al inicio del proceso

Entre los ministerios nacionales que comparten algunas de las responsabilidades identificadas en el Convenio se cuentan el ministerio de seguridad social; trabajo o empleo; agricultura, pesca, y seguridad marítima.

permite asegurar que aquéllos afectados por toda nueva legislación o medida puedan influir positivamente en dicha legislación, en particular en los casos en que puedan surgir problemas especiales y de fondo.

En las consultas celebradas con los interlocutores sociales deberían participar las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas, tal y como se define en el Convenio sobre la consulta tripartita (normas internacionales del trabajo), 1976 (núm. 144), y su instrumento que lo complementa, a saber, la Recomendación sobre la consulta tripartita, 1976 (núm. 152).

El camino hacia la aplicación y la ratificación puede variar entre los Estados Miembros de la OIT. A continuación se propone un enfoque que puede utilizarse como modelo.

Como primer paso, se recomienda que los Estados Miembros elaboren un plan o una “hoja de ruta”, en consulta con los interlocutores sociales. A este respecto, los Estados Miembros deberían velar por que, en el caso de que se compartan responsabilidades, los ministerios nacionales pertinentes y las autoridades competentes hayan sido identificados e incluidos en el plan. El plan debería incluir la preparación de un análisis comparativo y el establecimiento de un período de tiempo para la toma de medidas.

Un análisis comparativo, o “análisis de las brechas”, permite determinar el grado en que deberían ajustarse la legislación y otras medidas a fin de cumplir los requisitos del Convenio núm. 188, teniendo en cuenta asimismo la Recomendación núm. 199. El análisis de las brechas permitirá:

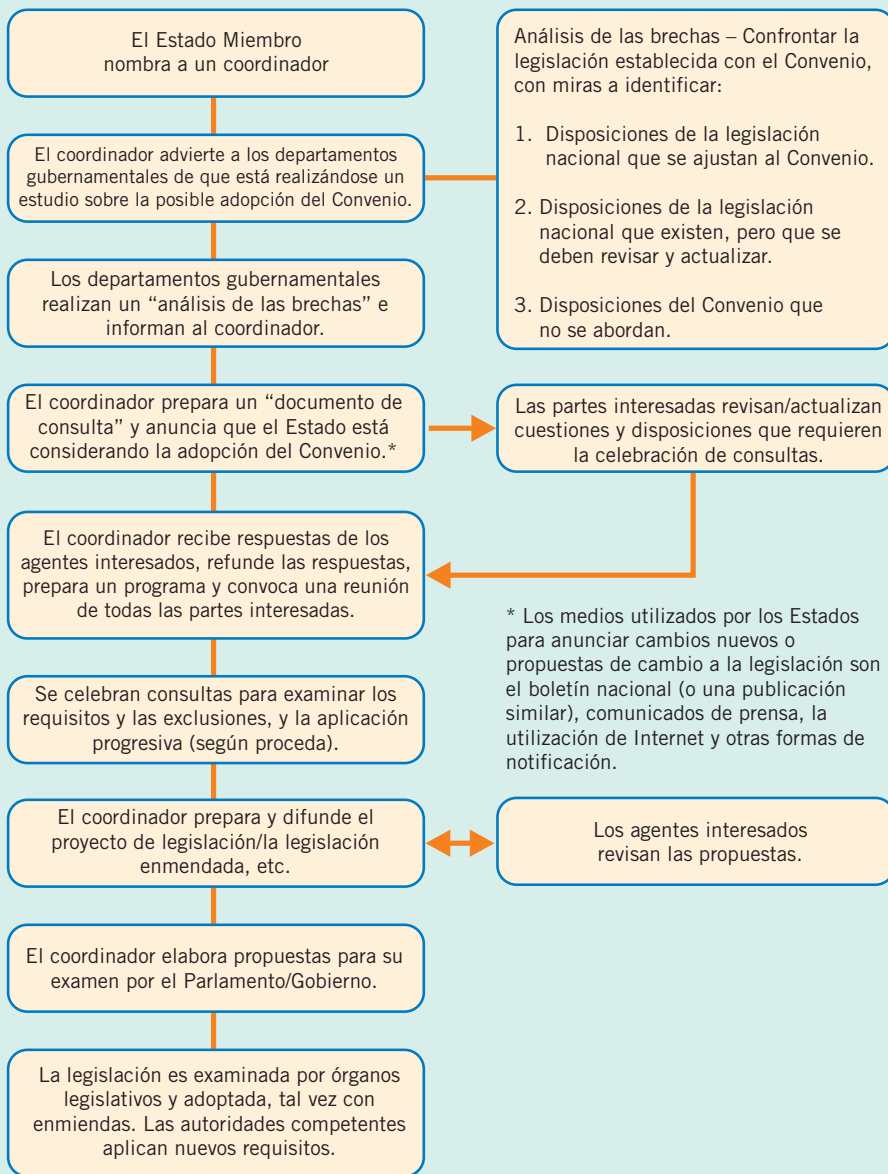
- identificar si la legislación y la práctica establecidas reflejan las disposiciones del Convenio núm. 188, y cómo, en (nombre del país);
- identificar aquellas disposiciones del Convenio núm. 188 que requerirían cambios en la legislación y la práctica en (nombre del país), a fin de cumplir lo dispuesto en el Convenio, y
- recomendar los cambios necesarios que deben introducirse en la legislación y la práctica para asegurar el cumplimiento del Convenio núm. 188.

Véase el apéndice 1 para consultar un ejemplo de la matriz que puede utilizarse a fin de transmitir los resultados de dicho análisis.

En muchos Estados Miembros, tal vez exista ya un sistema para elaborar una nueva legislación basada en los instrumentos internacionales, aunque éste quizá no contenga disposiciones relativas al diálogo con los interlocutores sociales. A fin de captar el máximo interés y de potenciar al máximo la colaboración, el plan debería incluir asimismo disposiciones para alentar a las partes interesadas a formular observaciones, mediante la publicación de un documento consultivo en el que se exprese la intención del Estado Miembro de elaborar una nueva legislación o adoptar otras medidas relativas a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores, o de revisar la legislación y las medidas existentes. Alternativamente, un primer paso para algunos países puede ser la realización de una auditoría de trabajo a fin de evaluar el ámbito de aplicación de la legislación y su efectividad actual. Tal vez sea útil que las autoridades de inspección participen en el proceso consultivo, ya que forman parte integrante de la autoridad competente.

Gráfico 2: Pasos típicos en la preparación de un “plan”

De conformidad con una escala de tiempo planificada de antemano



La OIT puede prestar asistencia a los países, a fin de apoyarles en el procedimiento de aplicación y ratificación, en el marco de un acuerdo de cooperación técnica encaminado a promover la adopción de normas. A este respecto, todo Estado Miembro debería ponerse en contacto con la oficina más cercana de la OIT.

Como se ha señalado anteriormente en este Manual, deberían contemplarse la aplicación y la ratificación del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero junto con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, teniendo presente que ambos convenios hacen referencia al trabajo realizado a bordo de embarcaciones (pero recordando que el trabajo llevado a cabo a bordo de buques es muy diferente del realizado a bordo de embarcaciones pesqueras), y que, en algunos Estados, las disposiciones de la legislación nacional referentes a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar tal vez brinden protección asimismo a los pescadores. Además, puede suceder que, en algunos Estados, los buques y las embarcaciones pesqueras sean inspeccionados por las mismas autoridades (por ejemplo, la autoridad marítima).

Proceso de consulta en Sudáfrica

La adopción del Convenio, por la OIT, se comunicó al sector por medio de artículos publicados en la prensa comercial, y de un Aviso Marino emitido por la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA), en el que se declaraba la intención de Sudáfrica de ratificar el Convenio. También se notificó al sector la intención de la SAMSA de constituir un grupo de trabajo integrado por todas las partes interesadas, a fin de abordar la legislación pertinente.

La reunión inicial, en la que participaron el Gobierno, y representantes de los empleadores y de los trabajadores (de todos los sectores), se utilizó para hacer referencias cruzadas entre el Convenio y la legislación vigente, es decir, para realizar un análisis de las brechas.

Tras identificar dichas brechas, se presentó al grupo de trabajo el primer proyecto de enmiendas legislativas. Se identificaron problemas y diferentes interpretaciones, que fueron resueltos por grupos de trabajo especializados.

A continuación, se presentó un conjunto final de proyectos de enmienda a los agentes interesados para su aprobación.

Esta labor fue difundida entonces en el Boletín del Estado para la formulación de comentarios públicos. Al mismo tiempo, se redactaron artículos para la prensa comercial, y se realizaron presentaciones en importantes centros pesqueros, para asegurar que el mayor número posible de pescadores tomara conciencia de sus derechos.

El grupo de trabajo recibió y examinó los comentarios públicos y, gracias a la labor realizada anteriormente, no se identificaron cuestiones de fondo.

A continuación, las enmiendas legislativas se remitieron al Departamento de Comercio, para que las enmiendas a la Ley fueran aprobadas por el Parlamento, y las enmiendas normativas por el Ministro.

Determinación de la efectividad de la aplicación

El proceso consistente en elaborar una legislación o adoptar otras medidas, o en enmendar las ya existentes, con objeto de cumplir los requisitos del Convenio, no debería pasar por alto los requisitos de la inspección y la presentación de memorias.

Las actividades de inspección y presentación de memorias son los controles que permiten determinar la eficacia de la legislación y otras medidas. Entre ellas se cuentan:

- las disposiciones contenidas en el artículo 40 del Convenio núm. 188;
- los requisitos, establecidos en los artículos 3 y 4 del Convenio núm. 188, para notificar a la OIT las exenciones y excepciones que se han aplicado o previsto, y
- la labor de presentación de memorias realizada en el marco del sistema de control de la OIT, de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT.

Aplicación (artículo 6)

El artículo 6 del Convenio núm. 188 prevé que los Estados deberán aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. En este artículo se definen “otras medidas” entre las que pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales

Asimismo, en el párrafo 2 de artículo 6 se prevé que: “Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio”. La Constitución de la OIT contiene un texto similar con respecto a las nuevas normas. Así pues, la aplicación y ratificación del Convenio núm. 188 no debería reducir la protección que se brinda a los pescadores en un Estado que haya ratificado el Convenio en el caso de que las normas nacionales ofrezcan una mayor protección que los requisitos del Convenio.

Cláusulas de flexibilidad del Convenio

Flexibilidad mediante exclusiones y mediante la utilización de la “aplicación progresiva”

El Convenio contiene una serie de cláusulas de flexibilidad para asegurar que se alienta a los Estados Miembros a ratificar el Convenio y que no se les impide ratificarlo. Estas disposiciones están contenidas en el artículo 3, artículo 4, artículo 5, artículo 28 y algunos artículos que tratan de cuestiones específicas (por ejemplo, el examen médico). El artículo 3 hace referencia a “problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate.” El párrafo 1 del artículo 4 prevé que todo Estado Miembro, “debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones (...), actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas”. En el artículo 5, se permite a los Estados Miembros elegir la base de medida en relación con la equivalencia establecida en el anexo I. Asimismo, en el párrafo 2 del artículo 28 se estipula que “todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas,

disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27 (disposiciones sobre alimentos y agua potable).”

Se prevé flexibilidad al reconocer que un Estado Miembro pueda experimentar dificultades al aplicar algunos de los requisitos. Sin embargo, la flexibilidad permitida tiene límites; en todos los casos, la flexibilidad debe ser determinada tras la celebración de consultas, o en consulta, con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores de que se trate y, en particular, las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores. Estas disposiciones “de flexibilidad” se describen con más detalle en una sección posterior del presente Manual.

Flexibilidad con respecto a la utilización de equivalencias de medidas de la eslora total o máxima y del arqueo bruto en vez de utilizar la eslora para determinar la aplicabilidad de unos requisitos más estrictos para los buques más grandes.

La flexibilidad ofrecida a la autoridad competente, previa celebración de consultas, con respecto al artículo 5, hace referencia a la utilización de la eslora total en vez de la eslora a los efectos de la unidad de medida establecida en el anexo I – véanse los gráficos 3 y 4 (página 40). La utilización de la eslora total o máxima en vez de la eslora fue aceptada sobre la base de que la utilización de la eslora total o máxima tal vez redujera el costo de medición del buque, en particular en los casos en que ya se ha establecido la eslora total o máxima. La sección que trata del artículo 5 contiene una descripción de las disposiciones del Convenio que prevén la utilización del arqueo bruto, con respecto a ciertas disposiciones del anexo III relativas al alojamiento.

Flexibilidad mediante la utilización de la “equivalencia sustancial”.

Equivalencia sustancial y alojamiento

En el párrafo 2 del artículo 28 se prevé que todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III (con excepción de aquéllas que se refieren al artículo 27 sobre alimentos y agua potable).

En los párrafos del anexo III que figuran a continuación pueden hallarse otros ejemplos de flexibilidad con respecto a los requisitos específicos en materia de alojamiento:

- párrafo 5 - los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a 24 metros podrán aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, determine que ello es factible y razonable;
- párrafo 39 - en los buques de eslora superior a los 24 metros pero inferior a los 45 metros, y en los buques de eslora superior a los 45 metros, la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios también podrá reducirse si la autoridad competente comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores;
- párrafo 47 – hace referencia a las dimensiones interiores de las literas, y

- párrafo 62 – está relacionado con la relajación de las disposiciones relativas al número de bañeras, duchas, lavabos y retretes a los que se hace referencia en el párrafo 61, si la autoridad competente, previa celebración de consultas, comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Equivalencia sustancial y horas de descanso

El principio de “equivalencia sustancial” también se contempla en el párrafo 3 del artículo 14, que hace referencia a las horas de descanso de los pescadores. En los párrafos 1 y 2 del artículo se establecen las horas específicas de los períodos mínimos de descanso. En el párrafo 3 se prevé que la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.

La Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA), organismo ejecutivo del Departamento de Transporte (DoT), es responsable de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros. Su poder le es conferido por la Ley de la Marina Mercante, capítulo IV “Contratación, despido, repatriación, remuneración, disciplina y trato general de la gente de mar, marinos y oficiales aprendices”.

El Departamento de Trabajo (DoL) es responsable de registrar los consejos de negociación y sectoriales, en términos de la Ley de Relaciones Laborales. Estos consejos determinan las condiciones mínimas de empleo, incluidos los salarios. En la actualidad, el sector de la pesca de arrastre en alta mar y en la costa está regulado a través del Consejo de Negociación, y el sector del calamar por un consejo sectorial. Un Consejo de Negociación requiere la representación a partes iguales de los propietarios y los sindicatos, mientras que un consejo sectorial puede establecerse en los casos en que exista una representación sindical insuficiente.

Todas las responsabilidades deben ser asumidas en el plano nacional y la ejecución incumbe a la SAMSA. Sin embargo, en los casos en que sea necesario introducir enmiendas a la legislación, éstas se debaten inicialmente con el DoT y el DoL.

En el Reino Unido, una de las medidas adoptadas para mejorar la coordinación entre las autoridades competentes ha sido el establecimiento de un memorando de entendimiento entre la Comisión de Seguridad y Salud (HSE),

Administración

Consideraciones administrativas

La aplicación de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero probablemente requiera la participación de una serie de organismos, instituciones y organizaciones de los Estados Miembros en los ámbitos nacional y local. Además, un Estado Miembro tal vez considere necesario colaborar con otros países en lo que respecta a cuestiones como las disposiciones relativas a la seguridad social, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales.

Debido al ámbito de aplicación de las disposiciones del Convenio, el artículo 7 (autoridad competente y coordinación) exige que todo Estado Miembro designe a la autoridad competente o las autoridades competentes; establezca mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes en los ámbitos nacional y local, y defina sus funciones y responsabilidades. Tal vez sea necesario asignar a una autoridad competente la tarea de la coordinación nacional, además de la función habitual asignada. Los mecanismos a los que se hace referencia probablemente incluyan el establecimiento de comités nacionales y locales, y la programación de reuniones entre las autoridades competentes y los interlocutores sociales, con miras a examinar los problemas que plantea la aplicación inicial y continua efectiva de las disposiciones. Dichos comités podrían determinar asimismo la respuesta a los problemas que se plantean y la conveniencia de una acción conjunta. En algunos países, mecanismos como los memorandos de entendimiento pueden ser útiles para la coordinación y para asegurar que las responsabilidades respectivas se definen claramente y se respetan.

Cumplimiento y control de la aplicación

En virtud del artículo 40, los Estados Miembros deberán ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio. En el artículo se proporcionan algunos ejemplos de controles que se han utilizado, dado que los conjuntos de controles y procedimientos deberán ser apropiados para las disposiciones. Si bien puede ser práctico asignar la tarea de ejercer la jurisdicción y el control a una única autoridad competente o a la autoridad de coordinación, debe recordarse que la responsabilidad general del cumplimiento de las disposiciones del artículo 40 incumbe al Estado que ha ratificado el Convenio. Por lo tanto, el sistema adoptado para asegurar el cumplimiento no sólo debería abordar las distintas disposiciones, sino también la efectividad de todas las disposiciones aplicadas.

Es importante señalar que el artículo 40 contiene la palabra “efectivamente” aplicada al ejercicio de la jurisdicción y el control, y los Estados Miembros tienen la obligación de asegurar que los instrumentos que utilizan para cumplir este requisito sean apropiados, es decir, no basta con controlar simplemente la aplicación de una disposición, ya que, para que el cumplimiento sea efectivo, deben contemplarse tanto la prevención como la acción en respuesta a la no conformidad con las disposiciones.

En lo que respecta a las inspecciones como medio para ejercer el control, esta práctica está sólidamente establecida en la actualidad a nivel internacional, ya que más de 140 Estados han ratificado el Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81). Entre las mejoras introducidas con respecto a las normas para la gente de mar se cuentan el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), y la inspección de los buques extranjeros realizada por organizaciones encargadas del control por el Estado del puerto como el Memorando de Entendimiento de París y Tokio.

En el marco de la presentación de informes prevista en el artículo 40 del Convenio núm. 188, deberán presentarse:

- informes sobre la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques;
- informes de quejas e investigaciones;
- informes de accidentes y de incidentes relacionados con la seguridad y la salud, y
- memorias elaboradas por las autoridades competentes sobre la aplicación efectiva de los requisitos del Convenio.

la Agencia Marítima y de Guardacostas (MCA) y la Oficina de Investigación de Accidentes Marítimos (MAIB) – véase el sitio Web:
<http://www.hse.gov.memorandum-of-understanding>.

Una publicación de la OIT – *A Toolkit for Labour Inspectors: A Model Enforcement Policy; A Training and Operations Manual; A Code of Ethical Behaviour containing the Principles of Labour Inspection* (disponible en inglés) puede descargarse del sitio Web:
http://www.ilo.org/safework/info/instr/lang—en/docName—WCMS_110153/index.htm

Las memorias que forman parte integrante del sistema de control deberían presentarse periódicamente y ser examinadas por la autoridad de coordinación para la identificación de posibles tendencias, y utilizarse para establecer las medidas que deberían adoptarse en el futuro.

La supervisión también debería utilizarse como mecanismo de control, a fin de determinar si una autoridad competente cumple con las normas o los objetivos que ha establecido, o no. Por lo general, la supervisión se utiliza para determinar el rendimiento, lo que en el contexto del Convenio núm. 188 significaría establecer si una autoridad competente es efectiva en la aplicación de las disposiciones. Lo que distingue la supervisión de la inspección es que la supervisión puede considerarse una actividad continua.

La responsabilidad de la expedición de un documento válido (artículo 41) se debe definir y, a efectos prácticos, asignar a una única autoridad competente. La autoridad competente a la cual se asigna la responsabilidad de expedir un documento válido debería asegurarse de que se conserva un registro de los documentos expedidos y de que dicho registro está disponible para su inspección por las partes autorizadas, en particular en los casos en que las autoridades encargadas del control por el Estado del puerto soliciten controles de validación.

En el artículo 42 se prevé la obligación de todo Estado Miembro de nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir con sus responsabilidades, y de establecer un sistema eficaz de inspección. Un Estado puede estimar oportuno recurrir a organizaciones reconocidas para que actúen en su nombre, a fin de cumplir con sus responsabilidades. Con independencia del sistema y de los recursos que se utilicen, el Estado siempre será responsable de las inspecciones y de la expedición de documentos válidos.

Todo Estado Miembro debería establecer un sistema para la tramitación de quejas, con objeto de cumplir los requisitos previstos en el párrafo 1 del artículo 43. El sistema o procedimiento establecido debería tener en cuenta la recepción y el registro de la queja, la información detallada sobre toda investigación ulterior, y las conclusiones y las medidas correctivas adoptadas. Los Estados Miembros tal vez consideren oportuno incluir en su sistema, no sólo el requisito de tomar medidas correctivas –en los casos en que se haya determinado que una queja está justificada–, sino también sanciones concebidas para que actúen como factores disuasorios para el incumplimiento reiterado de los requisitos.

La administración debe tener en cuenta que, en virtud del artículo 44, los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de

La práctica de recurrir a organizaciones reconocidas para que realicen inspecciones de buques está sólidamente establecida. Véanse las circulares de la OMI: MSC/Circ.1010, MEPC/Circ. 382, 10.07.01 relativas a la comunicación de información sobre la autorización concedida a organizaciones reconocidas.

un Estado que no haya ratificado el presente convenio no deberán recibir un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado. En la publicación de la OIT titulada *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 200 (núm. 188)* puede hallarse información detallada sobre las inspecciones que deben realizarse en el marco del control por el Estado del puerto.

En un país particular que está desplegando esfuerzos para ratificar el Convenio núm. 188, el proyecto de legislación prevé que todo delito será penalizado con una multa o una pena de prisión que no excederá de 12 meses. En otro país, las penalizaciones previstas por el incumplimiento de las normas del trabajo pueden traducirse en penalizaciones administrativas (financieras), embargo, prohibiciones e incluso la incautación del buque.

The background of the page is a photograph showing a large quantity of fish, likely salmon, piled together. In the upper left corner, several fishing nets are visible, some containing fish. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text 'Parte I' and 'Definiciones' is positioned in the upper left quadrant, with 'Parte I' on a dark green rectangular background and 'Definiciones' on a dark blue rectangular background.

Parte I
Definiciones

Parte I – Definiciones y ámbito de aplicación

Definiciones - Artículo 1

A los efectos del Convenio:

- a) **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 expresión “pesca comercial” se aplica a todas las actividades relacionadas con la captura de peces o la recogida de marisco con fines comerciales. Por pesca de subsistencia se entiende la pesca realizada si fines lucrativos, de modo que los peces capturados son consumidos por el pescador/los pescadores y sus familias. Por lo general, la pesca deportiva incluye la pesca realizada por personas desde embarcaciones o desde la costa, en agua dulce o salada, con fines deportivos y se realice sin ánimo lucrativo.

- b) **la expresión autoridad competente** designa al ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate.

La cuestión de la definición de “pesca de subsistencia” se planteó en algunas ocasiones durante las discusiones de la Conferencia que precedieron a la adopción del Convenio. En una opinión informal proporcionada en febrero de 2010 a solicitud de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Oficina indicó que, en el Glosario de pesca de la FAO, la “pesca de subsistencia” se define como “aquella pesca en la que los peces capturados son consumidos directamente por las familias en lugar de ser vendidos por intermediarios en el mercado vecino más grande”. En el Glosario de la FAO se añade que la pesca de subsistencia pura es poco habitual, ya que una parte de los productos se vende o intercambia por otros bienes o servicios. Por lo tanto, el único criterio para determinar aquello que constituye la pesca de subsistencia debería ser un criterio funcional, es decir, la utilización y el propósito de la captura (consumo directo por el pescador y su familia). No obstante, en el párrafo 1 del artículo 3 del Convenio se contempla la posibilidad de excluir de todas las disposiciones del Convenio, o de algunas de ellas, a categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros.



De conformidad con la práctica nacional, las responsabilidades contenidas en el Convenio núm. 188 pueden ser compartidas entre una serie de ministerios, departamentos y/u organismos gubernamentales que se convierten en la autoridad competente para una disposición particular o un conjunto de disposiciones. Por ejemplo, en el caso de las responsabilidades con respecto a la inspección del trabajo, la agricultura y la pesca, y la seguridad social, dichas responsabilidades tal vez requieran una forma considerablemente diferente de entender la legislación vigente, así como conocimientos técnicos para aplicar los requisitos. En general, se asigna a un único ministerio u organismo la responsabilidad principal de determinar, revisar o elaborar nuevas normas, y de coordinar las opiniones y requisitos de otros ministerios y de cualquier otro interlocutor social afectado. Al realizar un análisis comparativo, es esencial identificar a todas las autoridades competentes, y contar con su participación, para asegurar que se abordan plenamente todos los requisitos del Convenio.

- c) **el término consulta** designa toda consulta que la autoridad competente celebre con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas, y en particular con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan.

El término consulta se utiliza ampliamente en el Convenio. Esto refleja la necesidad de los interlocutores sociales de ser consultados, y de participar en el proceso de elaboración y adopción de una nueva legislación. Debería ser evidente que el único modo de lograr que los requisitos del Convenio se apliquen y mantengan efectivamente es mediante la inclusión de las partes afectadas. El diálogo social y el tripartismo son las piedras angulares sobre las cuales se elaboran, adoptan y aplican los convenios de la OIT.

- d) **la expresión propietario de buque pesquero** designa al propietario de un buque de pesca o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero.

La intención de esta definición es identificar a la persona o entidad a la que incumbe la responsabilidad de la explotación del buque, incluidos los pescadores que trabajan a bordo del mismo.

El término “pescador” comprendería normalmente a las personas que participan en las operaciones de pesca propiamente dichas, el personal dedicado a la transformación de las capturas a bordo del buque, los oficiales de derrota, los maquinistas y los cocineros.

- f) **la expresión acuerdo de trabajo del pescador** abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rijan las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque.

En los artículos 16 a 20, y en el anexo II, se abordan el contenido y los procedimientos relacionados con los acuerdos de trabajo de los pescadores.

- g) **los términos buque pesquero o buque** designan toda nave o embarcación, cualesquiera sean su clase o su régimen de propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial.

Si bien el tamaño del buque se utiliza ampliamente en las disposiciones del Convenio, debería entenderse que el Convenio se aplica en general a todos los buques pesqueros que se dedican a la pesca comercial. En los casos en que el tamaño se utiliza para distinguir un buque pesquero de otro, en la medida en que se refiere a la aplicación de las disposiciones, deberían tomarse precauciones para asegurar que no se pasan por alto los requisitos relativos a los buques pesqueros pequeños.

- h) **la expresión arqueo bruto** designa el arqueo bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier instrumento por el que se modifique dicho anexo o se lo sustituya.

La utilización del arqueo bruto en lugar de la eslora o la eslora total o máxima se limita a determinadas disposiciones contenidas en el anexo III que se aplican al alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

- i) **el término eslora** designa el 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto.
- j) **la expresión eslora total o máxima** designa la distancia medida en línea recta, y paralelamente a la flotación de proyecto, desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa.
- k) **la expresión servicio de contratación y colocación** designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en

Los servicios de contratación y colocación en un Estado Miembro pueden colocar a los pescadores con propietarios de buques pesqueros fuera del Estado Miembro y, en algunos casos, con propietarios de buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no ha ratificado el Convenio.

- l) **el término capitán o patrón** designa al pescador al mando de un buque pesquero.

En algunos casos, en particular a bordo de buques pequeños, puede que el capitán o patrón también sea el propietario. Los derechos y responsabilidades del capitán o patrón se estipulan en el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio.

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Autoridades competentes

Como ya se ha señalado, es inusual que un único departamento, institución u organismo gubernamental actúe como la única autoridad competente. Por lo general, la autoridad competente de un país es la que asume la responsabilidad de la mayoría de las normas que han de ser adoptadas, y actúa como coordinadora para facilitar la labor de elaborar, revisar o enmendar las normas. Incumbe a la autoridad competente, entre otras responsabilidades, determinar la parte de la administración de un gobierno a la que debería consultarse, y las organizaciones representativas de propietarios de buques y de pescadores.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios de buques pesqueros y sus representantes deberán revisar las definiciones utilizadas en el Convenio y considerar sus consecuencias con respecto a la legislación nacional u otras medidas. Es importante recordar que la expresión “propietario de buque pesquero” designa al propietario de un buque de pesca o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros. Las responsabilidades del propietario del buque pesquero se establecen en el párrafo 1 del artículo 8.

Pescadores y sus representantes

Los pescadores y sus organizaciones representativas también deberán revisar las definiciones utilizadas en el Convenio y considerar las consecuencias de dichas definiciones, ya que se aplican en la legislación u otras medidas.

Inspección e inspectores

Las definiciones contenidas en el Convenio son los cimientos en los que se asientan las normas del trabajo. La inspección desempeña un papel fundamental a la hora de asegurar que las normas no sólo se apliquen, sino que también se mantengan. Es esencial que, al cumplir con sus obligaciones

En una opinión informal proporcionada en febrero de 2010 a solicitud de un funcionario del Gobierno de la República de Corea, la Oficina indicó que en el párrafo 2 del artículo 2 del Convenio se confiere cierto margen a las autoridades competentes para determinar, en caso de duda, si un buque se dedica a la pesca comercial. De este modo, tal vez deban determinar si un buque se dedica efectivamente a la pesca de subsistencia. A este respecto, debería recordarse que la definición de pesca comercial apenas suscitó debate durante las discusiones de la Conferencia que precedieron la adopción del Convenio núm. 188 (véase la Conferencia Internacional del Trabajo, 92ª reunión, Informe V (2), pág. 24, y las Actas de las sesiones, pág. 21/15). Como muestra la labor preparatoria, la intención de los redactores del Convenio fue adoptar un conjunto exhaustivo de normas sobre las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores, y limitar en la medida de lo posible las exclusiones de su ámbito de aplicación. Por lo tanto, sólo en caso de duda se pide a las autoridades nacionales competentes que determinen si un buque se dedica a la pesca comercial; se entiende que la conformidad de cualquier determinación con el Convenio sería examinada oportunamente por los órganos de control de la OIT. Asimismo, la Oficina opina que todo enfoque que tienda a interpretar que el párrafo 2 del artículo 2 del Convenio contempla una posibilidad de exención o exclusión no sería coherente con la letra y el espíritu del Convenio propiamente dicho.

en materia de inspección, los inspectores comprendan plenamente las definiciones empleadas en la legislación nacional, en particular en los casos en que las definiciones utilizadas en el Convenio puedan diferir de aquéllas contenidas en la legislación nacional.

Parte I – Definiciones y ámbito de aplicación

Ámbito de aplicación - Artículo 2

1. Salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa, éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.
2. En caso de duda respecto de si un buque o embarcación está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consultas.
3. Todo Miembro, previa celebración de consultas, podrá extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas la protección prevista en el presente Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Orientaciones para los comentarios de los agentes interesados

Este artículo hace referencia al ámbito de aplicación del Convenio. Prevé que:

1. El Convenio se aplica a todos los pescadores y a todos los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca comercial – a menos que el propio Convenio disponga otra cosa.
2. Si existen dudas acerca de que un buque se dedique a la pesca comercial, o no, esta cuestión deberá ser determinada por la autoridad competente –pero únicamente previa consulta con las organizaciones de propietarios de buques pesqueros y de pescadores de que se trate.
3. Todo Estado que ratifique el Convenio podrá extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajan a bordo de buques más pequeños, la protección que brinda el presente Convenio a los pescadores que trabajan a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros –pero únicamente previa consulta con las organizaciones de propietarios de buques pesqueros y de pescadores de que se trate.

En el Convenio existen normas que se aplican a todos los buques, y normas que son más detalladas y estrictas que se aplican a buques más grandes o, en algunos casos, a buques que permanecen en el mar durante un período de tiempo prolongado. El párrafo 3 del artículo 2 se añadió para prever la posible extensión voluntaria a buques más pequeños, previa celebración de consultas, de la protección brindada en el Convenio a los pescadores que trabajan a bordo de buques más grandes (buques de eslora igual o superior a 24 metros). Con respecto al personal de tierra en el sector pesquero, dichos trabajadores estarían amparados normalmente por instrumentos diferentes del Convenio

núm. 188 y de la Recomendación núm. 199. Sin embargo, la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 188 tal vez estimule asimismo el debate nacional sobre cómo mejorar las condiciones del personal de tierra.

Autoridades competentes

Al determinar las excepciones a las que se hace referencia en el párrafo 1 de artículo 2, la autoridad competente tiene la obligación (véase la sección que trata del artículo 3) de enumerar todas las categorías de pescadores o de buques pesqueros que están excluidas, y de exponer las razones de dicha exclusión.

Con respecto al párrafo 3, la decisión de extender a los buques más pequeños cualesquiera disposiciones del Convenio que brindan protección se deberá tomar previa celebración de consultas con los propietarios de buques pesqueros y sus representantes.

Se prevé la obligación de consultar a los propietarios de buques pesqueros al determinar las disposiciones contenidas en los párrafos 2 y 3. Los propietarios deberían estar preparados para justificar si un tipo o categoría de buque pesquero debería considerarse como un buque que “se dedica a la pesca comercial”, o no.

Pescadores y sus representantes

Todos los pescadores tienen derecho a la protección ofrecida por el Convenio, a reserva de toda excepción que determine por la autoridad competente, cuando trabajen a bordo de lo que se ha clasificado como un buque pesquero que se dedica a la pesca comercial. Muchas de las normas del Convenio se aplican a los buques pesqueros que tienen un tamaño determinado, realizan viajes de una duración especificada o pescan a una distancia especificada de la costa. Sin embargo, las disposiciones contenidas en el párrafo 3 prevén la posibilidad de que las normas relativas a los buques más grandes o a los buques que realizan viajes más largos se apliquen a los buques pesqueros más pequeños, los cuales, en muchos países, representan un porcentaje considerable de la flota nacional.

Inspección e inspectores

Las disposiciones sustantivas contenidas en el Convenio núm. 188 exigen que las inspecciones se realicen a efectos del cumplimiento inicial y permanente. Las decisiones nacionales con respecto a la adopción de los requisitos que se aplican a los buques pesqueros más pequeños deberán examinarse atentamente. Las opciones ofrecidas por el párrafo 3 pueden ser selectivas y limitarse únicamente a ciertas disposiciones.

Parte I – Definiciones y ámbito de aplicación

Ámbito de aplicación - Artículo 3

1. Cuando la aplicación del Convenio plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate, todo Miembro podrá, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del presente Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:
 - a) las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, y
 - b) algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros.

2. En el caso de que haya exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, y cuando sea factible, la autoridad competente deberá tomar medidas, según proceda, para extender progresivamente los requisitos previstos en el presente Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros antes citadas.

3. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá:
 - a) en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - i) presentar una lista de las categorías de pescadores o de buques pesqueros excluidos de conformidad con el párrafo 1;
 - ii) exponer las razones de tal exclusión, indicando las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
 - iii) describir cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas, y
 - b) en las memorias que presente posteriormente sobre la aplicación del Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado de conformidad con el párrafo 2.

Ámbito de aplicación - Artículo 3

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

- véase asimismo la sección Aspectos jurídicos

Autoridades competentes

Cláusulas de flexibilidad – posibilidad de exención

El Convenio prevé que, cuando la aplicación del Convenio plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate, los Estados que hayan ratificado el Convenio podrán, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:

1. las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, y
2. algunas categorías limitadas de pescadores o buques.

Aun en el caso de que dichas exclusiones se permitan, persiste la obligación, cuando sea factible, de extender de manera progresiva la protección brindada por el Convenio a los grupos excluidos, con el objetivo final de que éste se aplique a todos los buques pesqueros y pescadores. Por este motivo, se establece el requisito de presentar memorias en las que se expongan las razones de las exclusiones propuestas o aquéllas que se aplican.

Los requisitos en materia de presentación de memorias, que deberán someterse en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, contienen disposiciones para la presentación de memorias iniciales y posteriores. El requisito que se prevé en relación con la presentación de memorias posteriores asegura que se tomen medidas con el objetivo de extender de manera progresiva los requisitos establecidos en el Convenio a los pescadores y las operaciones de los buques pesqueros que estaban excluidos inicialmente.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios de buques pesqueros pueden influir en las exclusiones, y en las disposiciones que pueda aplicar un Estado Miembro, con arreglo a lo previsto en toda medida de flexibilidad propuesta.

Asimismo, los propietarios, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2, deberían participar en el proceso conducente a determinar el modo en que la protección del Convenio se extenderá, con el transcurso del tiempo, a aquellos pescadores y buques pesqueros que han sido excluidos.

Pescadores y sus representantes

Los pescadores y sus organizaciones representativas deberían participar en las consultas que abarcan la exclusión de determinados tipos de buques pesqueros (párrafo 1), y la aplicación progresiva de los requisitos a las categorías de pescadores y buques pesqueros excluidos inicialmente (párrafo 2). Debería recordarse que las exclusiones permitidas sólo pueden aplicarse en casos limitados.

Inspección e inspectores

Los inspectores deberán ser conscientes de las exclusiones con respecto a los buques pesqueros que se dedican a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, o a toda categoría limitada de pescadores o buques pesqueros, que hayan sido previstas por la autoridad competentes, y de todas las disposiciones para la aplicación progresiva de los requisitos del Convenio a aquellas categorías de pescadores o buques pesqueros que han sido excluidas.



Parte I – Definiciones y ámbito de aplicación

Ámbito de aplicación - Artículo 4

1. Cuando no sea inmediatamente posible que un Miembro aplique todas las medidas previstas en el presente Convenio debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, el Miembro, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas:
 - a) párrafo 1 del artículo 10;
 - b) párrafo 3 del artículo 10, en la medida en que se aplique a los buques que permanezcan más de tres días en el mar;
 - c) artículo 15;
 - d) artículo 20;
 - e) artículo 33, y
 - f) artículo 38.

2. El párrafo 1 no se aplica a los buques pesqueros:
 - a) de eslora igual o superior a 24 metros; o
 - b) que permanezcan más de siete días en el mar; o
 - c) que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón o más allá del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, o
 - d) que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del presente Convenio, salvo cuando una situación de fuerza mayor dé lugar al control por el Estado del puerto, ni tampoco a los pescadores que trabajen a bordo de dichos buques.

3. Todo Miembro que se acoja a la posibilidad prevista en el párrafo 1 deberá:
 - a) en la primera memoria sobre la aplicación del presente Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - i) indicar las disposiciones del Convenio que han de aplicarse progresivamente;
 - ii) exponer las razones de la aplicación progresiva e indicar las posturas adoptadas sobre el particular por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
 - iii) describir el plan de aplicación progresiva, y
 - b) en las memorias que someta posteriormente sobre la aplicación del presente Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado con miras a dar efecto a todas las disposiciones del mismo.

Ámbito de aplicación - Artículo 4

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

– véase asimismo la sección Aspectos jurídicos.

Cuando un Estado Miembro que ratifica el Convenio no pueda aplicar inmediatamente todas las medidas establecidas en el mismo debido a problemas especiales a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, el Miembro, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas:

- a. Certificados médicos válidos que acrediten la aptitud del pescador para desempeñar sus tareas (artículo 10.1).
- b. La aplicación progresiva de los requisitos en cuanto a un examen médico (como se ha señalado más arriba) no se aplica a los pescadores que trabajan en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanecen habitualmente más de tres días en el mar. Sin embargo, un pescador puede trabajar temporalmente en un buque en espera de la obtención de un certificado médico, a reserva de unas limitaciones específicas y detalladas (artículo 10.3).
- c. La presentación de una lista de tripulantes a la autoridad competente o la persona autorizada en tierra (artículo 15).
- d. Los acuerdos de trabajo de los pescadores que prevén las condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque (artículo 20).
- e. La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes (artículo 33).
- f. La protección de los pescadores en el caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo. Sin embargo, el pescador tiene derecho, en virtud del artículo 39, a una protección de la salud y una atención médica mientras esté empleado, contratado o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero.

La aplicación progresiva de los requisitos del Convenio no se aplicará a los buques pesqueros:

- de eslora igual o superior a 24 metros, ni a su tripulación;
- que permanezcan más de siete días en el mar;
- que naveguen a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón, y
- que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43, salvo cuando una situación de fuerza mayor dé lugar al control por el Estado del puerto.

Debería quedar claro que la flexibilidad en la aplicación de las medidas, permitida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, es de naturaleza limitada. La flexibilidad que se prevé es durante un período de tiempo temporal, durante el cual los Estados Miembros deberán exponer a la OIT sus razones para aplicar medidas flexibles, y durante el cual todas las disposiciones del Convenio se aplicarán progresivamente, de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas. Por ejemplo, debido a la escasez de médicos, tal vez no sea posible, a corto plazo, que un Estado Miembro insista en que los

pescadores obtengan un certificado médico. El plan que justifica las medidas adoptadas por el Estado Miembro debería incluir la evaluación de las necesidades y el tiempo necesario para establecer los recursos necesarios a fin de lograr el pleno cumplimiento. En las consultas celebradas con los interlocutores sociales se debería abordar asimismo la determinación del tamaño de la flota nacional y sus operaciones, con objeto de evaluar los efectos y la necesidad de aplicar cualquiera de las opciones de flexibilidad progresiva.

Autoridades competentes

Es evidente que el espíritu de este artículo está orientado a las autoridades competentes cuya infraestructura e instituciones están insuficientemente desarrolladas, por lo que quizá surjan problemas de fondo al aplicar plenamente los requisitos de las disposiciones específicas enumeradas. Si bien la plena aplicación de todas las disposiciones enumeradas, o de algunas de ellas, tal vez no sea posible inmediatamente, se exige a los Estados que hayan ratificado el Convenio que aborden la cuestión y elaboren un plan con miras a su aplicación progresiva. Dicho plan conlleva un programa con fechas establecidas para el logro de objetivos específicos. En el párrafo 1 del artículo 4, el texto contiene la expresión “todas (...) o algunas”, por lo que se ofrece a los Estados Miembros otras opciones con miras a la aplicación progresiva.

El objetivo de la aplicación progresiva puede considerarse un reconocimiento de que no todos los Estados están en condiciones de aplicar todos los requisitos sustantivos, mientras que otros Estados tal vez necesiten tiempo y recursos para aplicar todos los requisitos. Al adoptar el Convenio, los Estados Miembros reconocieron que, para que el Convenio entrara rápidamente en vigor, serían necesarias dichas concesiones. Debería recordarse que en caso de que un Estado aproveche las opciones para la aplicación progresiva, tiene la obligación de notificar a la OIT las posturas respectivas de las organizaciones representativas de propietarios y de pescadores de que se trate. Todas las memorias sometidas a la OIT serán examinadas por el sistema de control de la OIT.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Como se ha indicado anteriormente, la aplicación progresiva, tal y como se prevé en el artículo 4, no se aplica a los buques pesqueros:

- de eslora igual o superior a 24 metros, ni a su tripulación;
- que permanezcan más de siete días en el mar;
- que naveguen a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón, y
- que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43, salvo cuando una situación de fuerza mayor dé lugar al control por el Estado del puerto.

En otras palabras, aun cuando la infraestructura o las instituciones de un Estado planteen problemas en lo que respecta a la aplicación, los requisitos del Convenio deberán aplicarse a aquellos buques antes descritos. Sin embargo, un Estado Miembro tal vez considere oportuno excluir de los requisitos del Convenio, o de algunas de sus disposiciones, a algunas categorías limitadas de pescadores o de buques pesqueros en virtud de las disposiciones de flexibilidad del artículo 3.

En lo tocante a aquellos buques que no entran en los parámetros establecidos en el párrafo 2, se debe brindar a los propietarios y sus representantes la oportunidad, mediante el requisito de la celebración de consultas previsto en el párrafo 1, de estar de acuerdo o en desacuerdo con la aplicación progresiva de los puntos enumerados. Dado que todos los puntos enumerados en los apartados a) a f) tienen consecuencias para los propietarios de buques pesqueros, la aplicación práctica de los requisitos determinados en última instancia puede tener efectos considerables.

Pescadores y sus representantes

Para los pescadores, las consecuencias de los problemas relacionados con una infraestructura o unas instituciones insuficientes pueden ser, entre otras, su incapacidad para obtener un certificado médico, un acuerdo de trabajo, o protección en caso de enfermedad o lesión o muerte relacionadas con el trabajo cuando trabajen a bordo de buques que no gozan de la protección que brinda el párrafo 2. En efecto, en muchos países en desarrollo en la actualidad, los pescadores trabajan sin haber obtenido un certificado médico antes de comenzar a trabajar. Dado que la pesca es una actividad que requiere un gran esfuerzo físico, las normas médicas y sobre la aptitud para desempeñar las tareas revisten vital importancia, no sólo para los pescadores a título individual, sino también para el resto de la tripulación, que puede verse afectada negativamente por las actividades realizadas por un pescador que no sea apto para el desempeño de las tareas de que se trate.

Por lo tanto, los pescadores y/o sus representantes deberán determinar, antes o durante el proceso de celebración de consultas, todas las consecuencias de las disposiciones del párrafo 1, y participar de manera activa en el establecimiento de los parámetros de tiempo para la aplicación progresiva de los requisitos del Convenio. La incapacidad para influir de manera positiva en las decisiones tomadas por la autoridad competente puede tener desventajas considerables para los pescadores y sus familias.

Debería entenderse que las disposiciones contenidas en el artículo 4 no pretenden permitir una relajación de los requisitos o las normas, sino subrayar el hecho de que, para algunos países, las dificultades administrativas son una realidad concreta. En las disposiciones del Convenio se reconoce que no puede establecerse una igualdad de condiciones de la noche a la mañana, y que la aplicación progresiva de los requisitos del Convenio puede redundar en beneficio de todas las partes.

Inspección e inspectores

En los casos en que se haya adoptado la aplicación progresiva para que un Estado Miembro pueda ratificar el Convenio, ésta puede causar dificultades a los inspectores cuando se les asigne la tarea de inspeccionar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros debido al posible incremento del número de disposiciones nacionales. Deberá mantenerse plenamente informados a los servicios de inspección de toda medida de aplicación progresiva, para que los inspectores comprendan qué disposiciones nacionales pueden inspeccionarse, y qué disposiciones se introducirán progresivamente y en qué momento.

Parte I – Definiciones y ámbito de aplicación

Ámbito de aplicación - Artículo 5

1. A efectos del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo I. Además, a efectos de los párrafos indicados en el anexo III del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida el arqueo bruto en vez de la eslora o de la eslora total o máxima, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo III.
2. En las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución, el Miembro deberá comunicar las razones de la decisión adoptada en virtud del presente artículo, así como los comentarios formulados en el marco de las consultas.

Ámbito de aplicación - Artículo 5

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

– véase asimismo la sección Aspectos jurídicos.

El artículo 5 hace referencia a la base de medida, y a las opciones disponibles para los Estados Miembros, en los casos en que puedan utilizarse equivalencias. La inclusión de estas opciones en el Convenio obedeció a la necesidad de tener en cuenta las diferentes prácticas y los diseños tradicionales de los buques pesqueros, que pueden variar de un país a otro. La normalización de las medidas tuvo por objeto acabar con las diversas interpretaciones que los países habían aplicado tradicionalmente sobre la base de que una norma internacional de equivalencias sería aceptable para todos los Miembros que hubieran ratificado el Convenio.

La flexibilidad concedida a una autoridad competente, previa celebración de consultas, con respecto al artículo 5, hace referencia a la utilización de la eslora total o máxima, en lugar de la eslora, como base de medida (según lo dispuesto en el anexo I; véanse asimismo los gráficos 3 y 4). La utilización de la eslora total o máxima en vez de la eslora fue aceptada sobre la base de que, al utilizar la eslora total o máxima, los propietarios tal vez reduzcan o eviten el costo que supone volver a medir el buque, en particular cuando ya se ha establecido la eslora total o máxima. Los cálculos realizados para determinar las equivalencias de la eslora total o máxima utilizadas en el Convenio son idénticos a los cálculos utilizados en el Protocolo de Torremolinos.

La flexibilidad de la medida se aplica únicamente a aquellos artículos o párrafos o, en el caso del anexo III, únicamente a los requisitos en los cuales la eslora se utiliza como unidad de medida. El artículo 5 prevé una segunda opción, ya que se aplica a determinados requisitos del anexo III (para buques pesqueros nuevos con cubierta o en los casos en que la autoridad competente lo considere factible y razonable), en virtud de los cuales la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida el arqueo bruto en lugar de la eslora o la eslora total; véase el gráfico 5. El párrafo 2 del anexo III prevé que el Estado Miembro deberá comunicar las razones por las que se ha adoptado una medida opcional (eslora total o máxima o arqueo bruto), así como los comentarios formulados por los interlocutores sociales en el marco de las consultas. La inclusión de estas opciones de flexibilidad obedece a la necesidad de hallar unas normas comunes aceptables para la medición de diferentes tipos de buques pesqueros, a fin de que los requisitos puedan aplicarse igualmente. Un ejemplo de las diferencias nacionales que existen y de la necesidad de adoptar el arqueo bruto en lugar de la eslora o la eslora total lo constituyen aquellos países en los que tradicionalmente se construyen buques pesqueros con una eslora grande, pero cuyo arqueo es relativamente pequeño. En estos casos, puede exigirse a muchos buques pesqueros de un Estado Miembro que apliquen los requisitos previstos en el anexo III (alojamiento a bordo de buques pesqueros) a causa de su eslora, pero no se les exigiría que lo hicieran a causa de su arqueo bruto.

Autoridades competentes

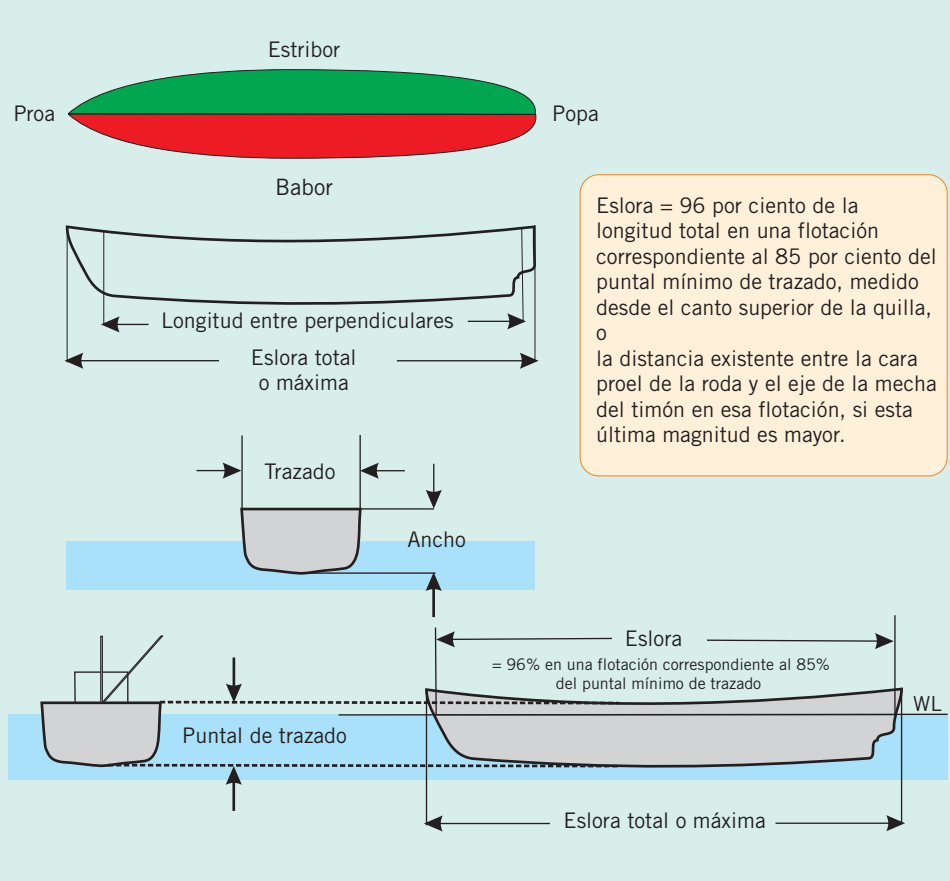
Al considerar la aplicación del Convenio, la autoridad competente, o las autoridades de que se trate, deberá evaluar la conveniencia de utilizar la eslora total o máxima o la eslora (la misma unidad debe aplicarse en todo el mundo), o el arqueo bruto (cuando el Convenio lo permita). Como se señala más adelante, en la sección que trata del artículo 41, en lo que respecta al “documento válido” exigido para determinados buques, sería aconsejable que en la documentación se indicara si se ha utilizado la eslora, la eslora total o máxima, o el arqueo bruto para determinar el tamaño del buque. Anotar la información en el documento válido ayudará a evitar malentendidos durante las inspecciones de control por el Estado del puerto (en el caso de los buques pesqueros que hacen escala en puertos extranjeros).

Previa celebración de consultas con los interlocutores sociales, los Estados Miembros deberán comunicar las medidas adoptadas de conformidad con los requisitos del párrafo 2 del artículo 5, junto con las razones de la decisión adoptada, y todo comentario formulado por los interlocutores sociales.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Tal como se indica en la sección Aspectos jurídicos, redundará en el interés de los propietarios asegurarse de que sus buques estén clasificados de manera correcta durante las consultas, y de que no exista ambigüedad en la aplicación de los requisitos del Convenio y en la adopción de unas normas nacionales de medida por la autoridad competente. Los propietarios deberán sopesar las ventajas y desventajas de las opciones permitidas en virtud del artículo 5, con respecto a las disposiciones relativas a la eslora o la eslora total o máxima contenidas en el párrafo 8 del anexo III, en lo tocante a la utilización del arqueo bruto y de sus efectos en los requisitos en materia de alojamiento.

Gráfico 3: Expresiones de medidas indicativas



Eslora = 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor.

Gráfico 4: Equivalencias de medidas

Eslora total o máxima	Eslora
16,5 metros	15 metros
26,5 metros	24 metros
50 metros	45 metros

Pescadores y sus representantes

Las disposiciones del artículo 5 (y del párrafo 8 del anexo III), dado que hacen referencia a los requisitos del Convenio, pueden tener efectos considerables en las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques, por ejemplo, en los casos en que las normas de medidas dan lugar a que los buques estén excluidos de unas disposiciones más estrictas, o en que se utiliza el arqueo bruto en lugar de las medidas de longitud que afectan a las disposiciones relativas al alojamiento.

Es importante que los pescadores determinen el número de buques pesqueros cuya eslora es igual o superior a 15 metros, o cuya eslora total o máxima es igual o superior a 16,5 metros; igual a 24 metros o igual o superior a 26,5 metros, e igual a 45 metros o igual o superior a 50 metros, antes de celebrar consultas, a fin de evaluar los posibles efectos de la adopción de una unidad de medida en relación con otra. Revestirá particular importancia identificar los buques de eslora igual o superior a 24 metros, o igual o superior a 26,5 metros.

Inspección e inspectores

La adopción y utilización de unas normas internacionales equivalentes para la medición de los buques pesqueros proporciona a los Estados Miembros opciones de medida que se

Gráfico 5: Cuadro de equivalencias del arqueo bruto

Arqueo bruto	Eslora	Eslora total o máxima
75 arqueo bruto	15 metros o	16,5 metros
300 arqueo bruto	24 metros o	26,5 metros
950 arqueo bruto	45 metros o	50 metros

adaptan de manera óptima a sus flotas y que, al mismo tiempo, son aceptables para otros Estados Miembros. Las equivalencias proporcionadas en el anexo I hacen referencia a la utilización alternativa de la eslora total o máxima y de la eslora (una u otra) y, en el anexo III, del arqueo bruto en lugar de la eslora o la eslora total o máxima para disposiciones limitadas. Las normas adoptadas pueden tener importantes consecuencias para los inspectores al determinar los requisitos para los diferentes tamaños de buques.

En el Convenio se utiliza de manera coherente la eslora del buque pesquero como la unidad de medida establecida. Los inspectores deberán reconocer claramente la unidad de medida que se ha utilizado como la norma nacional. Desde el punto de vista numérico, la eslora total o máxima siempre será mayor que la eslora, ya que la eslora se calcula en la flotación, mientras que la eslora total o máxima se extiende a la longitud del casco medida desde la proa hasta la popa por encima de la flotación.

Todo Estado debería utilizar la eslora o la eslora total o máxima como medida básica, pero no debería combinar ambas medidas. Con respecto a la utilización del arqueo bruto, los Estados Miembros sólo podrán utilizar esta medida para los párrafos especificados contenidos en el párrafo 8 del anexo III. La utilización del arqueo bruto puede ser positiva en los Estados Miembros en los cuales los buques pesqueros suelen ser largos y de líneas elegantes, en lugar de voluminosos. La composición de las flotas nacionales puede influir considerablemente en la decisión de un Estado de adoptar una u otra medida. Los inspectores deben ser plenamente conscientes de las disposiciones nacionales adoptadas y aplicadas. Un Estado Miembro no tiene la opción de alternar una y otra medida; en su lugar, debe decidir la opción que aplicará de manera coherente en relación con las disposiciones contenidas en el párrafo 8 del anexo III.

The background of the page is a photograph showing a large pile of fish, likely salmon, in the foreground. In the background, several fishing nets are visible, some containing fish. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text is positioned in the upper left quadrant.

Parte II

Principios generales

Parte II – Principios generales

Aplicación - Artículo 6

1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales.
2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio.



Aplicación – Artículo 6

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Autoridades competentes

La aplicación de los requisitos del Convenio mediante la legislación u otras medidas variará entre los distintos Estados Miembros debido a las diferentes prácticas y estructura de los sistemas jurídicos. Con independencia del sistema establecido, todo Estado Miembro, al ratificar el Convenio, tiene la obligación de aplicar la legislación u otras medidas adoptadas, con miras a cumplir los compromisos contraídos en virtud del Convenio. Esto significa que no basta que un Estado se limite a adoptar una legislación u otras medidas, sino que también debe aplicar dicha legislación.

En el Convenio se tiene en cuenta y se reconoce que los sistemas jurídicos establecidos en los Estados Miembros pueden variar entre los distintos Estados Miembros, y que tal vez existen ya diversas formas de establecer acuerdos jurídicamente vinculantes que no son mediante la introducción de una legislación. A este respecto, en el Convenio se enumeran una serie de medidas que los Estados Miembros pueden adoptar a fin de aplicar el Convenio y cumplir su compromiso con los requisitos previstos en el mismo. Otras medidas que pueden adoptar los Estados Miembros son repertorios de recomendaciones prácticas, o la elaboración de normas nacionales, recomendaciones o avisos dirigidos a industrias específicas. El Convenio no contiene ningún requisito en materia de aplicación o cumplimiento con respecto a una autoridad específica, sino que prevé que sea el Estado Miembro el que determine a quién asignar la responsabilidad, y los medios a través de los cuales una autoridad designada está autorizada legalmente a ejercer sus responsabilidades.

El párrafo 2 del artículo 6 establece el derecho de los pescadores a seguir beneficiándose de toda condición existente que sea más favorable que aquéllas que se aplicarán de conformidad con lo dispuesto en el Convenio núm. 188, o que puedan existir entre los pescadores y los propietarios de buques pesqueros. Los beneficios de los que gozan los pescadores en sus acuerdos concluidos con los propietarios no deben adoptar necesariamente la forma de acuerdos jurídicos, sino que pueden haberse establecido tomando en consideración las costumbres y las prácticas existentes.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Puede parecer que, en virtud del párrafo 2 del presente artículo, sólo quepa esperar de los propietarios que velen en mayor grado por los pescadores, ya que los requisitos del Convenio sólo introducen mejoras sobre la base de los requisitos actuales o sustituyen un conjunto inferior de normas o un conjunto inferior de condiciones de vida y de trabajo. Si bien éste puede ser el caso, los propietarios y los pescadores pueden gozar de otros beneficios, como los dimanantes de la capacidad para competir en condiciones de mayor igualdad con los buques pesqueros de otros Estados del pabellón que hayan ratificado el Convenio. Al contribuir a la determinación de nuevas disposiciones nacionales que aplican las disposiciones del Convenio también se puede ayudar a los propietarios a aclarar la relación jurídica que existe entre el propietario de un buque pesquero y el pescador.

Los propietarios de buques pesqueros, al participar en las consultas celebradas con el Estado del pabellón, deben conocer antemano los acuerdos jurídicos y de otro tipo concluidos con los pescadores.

Pescadores y sus representantes

Para los pescadores, el párrafo 2 del artículo 6 proporciona garantías con respecto a los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios y prácticas existentes que estén reconocidos en la actualidad por un Estado Miembro como jurídicamente vinculantes. Por ejemplo, en el caso de que un pescador y su familia disfruten ya de los beneficios de una atención médica gratuita por una decisión pronunciada por un tribunal, esto no podrá cambiarse posteriormente ni reducirse a una atención médica que cubra únicamente al pescador.

Inspección e inspectores

Se exigirá a las unidades de inspección que realicen inspecciones de conformidad con la legislación y otras medidas adoptadas y aplicadas, lo que en el caso de estas últimas medidas puede ser difícil cuando existen convenios colectivos regionales, laudos arbitrales, fallos etc., aunque tal vez no se mencionen específicamente en la legislación nacional. A este respecto, las unidades de inspección deberán asegurar que se establezca un sistema que les permita transmitir y poner a disposición de los inspectores las normas, convenios colectivos u otros acuerdos concluidos, los cuales, aunque no se identifiquen específicamente en la legislación, tienen una categoría jurídica.

Parte II – Principios generales

Autoridad competente y coordinación - artículo 7

Todo Miembro deberá:

- a) designar a la autoridad competente o las autoridades competentes, y
- b) establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes por lo que respecta al sector pesquero en los ámbitos nacional y local, según proceda, y definir sus funciones y responsabilidades, teniendo en cuenta su complementariedad y las condiciones y la práctica nacionales.

Autoridad competente y coordinación - Artículo 7

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Autoridades competentes

La expresión autoridad competente, tal y como se define en el Convenio núm. 188, designa al ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate. En muchos casos, la designación de la autoridad competente conllevará el nombramiento de más de un ministerio o departamento, ya que las responsabilidades para la aplicación de las disposiciones sustantivas son considerables; por ejemplo, en Sudáfrica, la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA), organismo ejecutivo del Departamento de Transporte, es responsable de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros, mientras que el Departamento de Trabajo es responsable de registrar los consejos de negociación y sectoriales que determinan las condiciones mínimas de empleo, incluidos los salarios.

No sólo es necesario que los Estados Miembros designen a una o varias autoridades competentes, sino también que se

En España, los organismos estatales reconocidos son los siguientes:

La Subdirección General de Gestión de Política Estructural

La Subdirección General de Ordenación, y Planificación de la Flota y Formación

La Subdirección General de Conservación de los Recursos Litorales y Acuicultura

El Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos

La Subdirección General de Acción Social Marítima.
Instituto Social de la Marina

establezcan mecanismos de coordinación entre las autoridades designadas en los ámbitos nacional y local. En los casos en que se compartan la autoridad y las responsabilidades, la necesidad de coordinación es esencial para que el Convenio se aplique y se haga respetar. La responsabilidad de la coordinación suele asignarse a un organismo, a fin de garantizar que la legislación y otras medidas introducidas cumplan todos los compromisos y las disposiciones del Convenio. En muchos países, la autoridad se delega a los ámbitos regional o local, por lo que la coordinación nacional deberá tener en cuenta las políticas y decisiones adoptadas al nivel del organismo regional y local.

Las funciones y responsabilidades de toda autoridad competente deberían ser complementarias, para que pueda asegurar que se tienen plenamente en cuenta las condiciones y la práctica nacionales.

En la República de Corea, la autoridad competente para cuestiones relativas a la gente de mar y los pescadores es el Ministerio de Tierra, Transporte y Asuntos Marítimos (MLTM), al que se atribuyen competencias en virtud de la Ley de la Gente de Mar y la Ley de los Oficiales de Buque. La División de Política de la Gente de Mar perteneciente al MLTM es responsable de las cuestiones relativas a las condiciones de vida y de trabajo, la seguridad y la salud en el trabajo, la dotación, la certificación y formación, y la certificación y la guardia para los buques pesqueros. La autoridad competente para los aspectos técnicos y operativos de la seguridad del buque pesquero es el Ministerio de Alimentación, Agricultura, Forestal y Pesca (MIFAFF), habilitado en virtud de la Ley de Buques Pesqueros. Unos mecanismos efectivos para la coordinación entre ambos ministerios son esenciales en el caso de la República de Corea a fin de asegurar la plena aplicación y el pleno cumplimiento del Convenio.

En Noruega, por ejemplo, la autoridad competente es la Dirección Marítima de Noruega (NMD). La NMD está habilitada para actuar como la autoridad competente de conformidad con diversas leyes, de las cuales las más importantes son la Ley de Seguridad de los Buques, de 2007, y la Ley de la Gente de Mar, de 1975, a la que están adscritas un número considerable de leyes. En lo que respecta a los buques pesqueros, la NMD está integrada por dos departamentos, a saber, el Departamento de Buques y Gente de Mar, y el Departamento de Inspección. El Departamento de Buques y Gente de Mar está subdividido en diversas secciones: la Sección de Buques Pesqueros, responsable de los aspectos técnicos y operativos de la seguridad del buque pesquero; la Sección de Condiciones de Vida y de Trabajo, responsable, entre otras cosas, de las condiciones de empleo y de la seguridad y salud en el trabajo, y la Sección de Dotación y Certificación, responsable de la formación, la certificación y la guardia de los buques pesqueros, en consonancia con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio STCW-F). Asimismo, la NMD es responsable de una serie de foros en los que participan organizaciones que representan a los pescadores y a los propietarios de buques pesqueros.

Este ejemplo ilustra el modo en que funciona una organización central, no sólo como autoridad competente, sino también como organismo de coordinación que asegura que las condiciones y la práctica nacionales se comprenden y toman en consideración al aplicar la legislación.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Es importante que los propietarios de buques pesqueros comprendan plenamente las funciones y responsabilidades de los diversos departamentos, instituciones, organismos y organizaciones que son fundamentales en la aplicación y el cumplimiento de las condiciones de vida y de trabajo previstas por este Convenio. En la mayoría de los casos, los propietarios ya conocerán las estructuras y mecanismos disponibles que les permiten acceder al Gobierno, así como las leyes vigentes y los derechos estipulados en la legislación nacional. Sin embargo, los requisitos contenidos en el Convenio pueden provocar cambios en las estructuras existentes o la introducción de nuevos organismos o consejos; los propietarios y los pescadores deberían asegurarse de que conocen perfectamente el proceso de aplicación y participan en el mismo.

Pescadores y sus representantes

Los pescadores, al igual que los propietarios de buques pesqueros, no están implicados directamente por los requisitos del artículo 7. Sin embargo, al ser una parte interesada en el proceso de revisión e introducción de una nueva legislación para cumplir los requisitos del Convenio y las obligaciones del Estado que lo ha ratificado, muchos de los motivos aplicables a los propietarios en una fase inicial se aplican asimismo a los pescadores y sus organizaciones representativas.

Inspección e inspectores

Como se ha mencionado en las secciones anteriores del presente Manual tituladas “Aspectos jurídicos” y “Administración”, la inspección desempeña un papel importante en las actividades de aplicación y cumplimiento, y tiene efectos considerables en la efectividad del proceso de aplicación. Entre los requisitos establecidos en el apartado a) del artículo 7 se cuenta la designación de la autoridad competente para la inspección, aun en el caso de que pueda estar bajo los auspicios de un departamento, un organismo o un ministerio subordinados.

En otros casos, como el de Brasil, la inspección se encarga a la Secretaría de la Inspección del Trabajo, pero, en lo que respecta a la inspección de los buques pesqueros que no están amarrados en puerto, la responsabilidad se comparte mediante un acuerdo de cooperación entre el Ministerio de Trabajo y Empleo y el Ministerio de Defensa y el Comando de la Armada del Brasil. Una Instrucción Normativa del Brasil prevé los procedimientos para supervisar las condiciones de trabajo, la seguridad y la vida a bordo de buques nacionales y extranjeros, incluidos los buques pesqueros. Los propios procedimientos se basan en el Convenio sobre la marina mercante, 1976 (núm. 147). En el caso del Brasil, se observa que en los casos en que se ha promulgado una legislación, la responsabilidad de su aplicación y cumplimiento se asigna a un ministerio, el cual, mediante la emisión de una “instrucción normativa”, atribuye competencias a una autoridad subordinada para que realice la labor. En este caso, existe un claro vínculo entre la organización en cascada de los poderes y la autoridad, y los instrumentos jurídicos que contienen instrucciones y referencias a las normas.



Parte II – Principios generales

Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores - Artículo 8

1. El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio.
2. El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a:
 - a) ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud;
 - b) dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga;
 - c) posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y
 - d) asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas maríneas conexas.
3. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.
4. Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores - Artículo 8

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Autoridades competentes

A fin de apoyar las disposiciones con respecto a los requisitos del artículo 8, la autoridad competente tal vez considere oportuno proporcionar orientación a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, y pescadores sobre las obligaciones y responsabilidades contenidas en este artículo de conformidad con su obligación prevista en el apartado b) del artículo 7. Cabe recordar que en el apartado b) del artículo 7 se prevé la obligación de los Estados que han ratificado el Convenio de coordinar las actividades realizadas por las autoridades competentes en los ámbitos nacional y local, y de asegurar que los requisitos relativos a la seguridad y salud y a la prevención de accidentes se cumplan de manera apropiada (artículos 31, 32 y 33). La necesidad de tomar estas medidas se basa en la necesidad de que el propietario, y las personas que se dedican a la pesca a bordo de un buque pesquero, comprendan sus funciones y responsabilidades respectivas, ya que cada parte puede influir en la explotación en condiciones de seguridad de los buques pesqueros, incluida la navegación segura, y la seguridad y la salud de las demás personas a bordo.

La autoridad competente tal vez considere oportuno asimismo garantizar que las disposiciones del artículo 8 se incorporan en los requisitos nacionales relativos a la formación a los efectos de la certificación y la competencia de los capitanes o patrones y los pescadores. En los artículos del Código de Comercio de España –citados a continuación– se proporciona un ejemplo de las obligaciones del capitán o patrón de un buque pesquero español. Debería señalarse que algunas responsabilidades enumeradas van más allá de los requisitos del Convenio.

Las autoridades competentes deben asegurar asimismo que las autoridades de inspección tengan en cuenta las disposiciones de artículo 8 al formular y cumplir sus deberes de inspección.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

En el párrafo 1 del artículo 8 se estipulan los deberes y responsabilidades del propietario de un modo claro y conciso. El propietario es responsable de asegurar que el capitán o

Obligaciones de los capitanes o patrones de los buques pesqueros en España

Facultades del capitán o patrón:

1. Nombrar o contratar a la tripulación en ausencia del naviero.
2. Dirigir el buque.
3. Dirigir el buque al puerto de su destino.
4. Solicitar fondos al propietario del buque, transferir fondos o realizar toda otra transacción para realizar su labor.
5. Supervisar y mantener las condiciones del buque.
6. Tomar y aplicar medidas disciplinarias contra la tripulación.
7. Supervisar el trabajo a bordo para asegurar que se realiza observando todas las medidas de seguridad.
8. Asegurar el cumplimiento de las normas en materia de guardia.
9. Supervisar y velar por el cumplimiento de los requisitos en materia de salud a bordo.
10. Emitir órdenes lícitas.
11. Supervisar la condición del buque, tomando todas las medidas necesarias para garantizar su seguridad.

patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Convenio. Los requisitos, aunque están orientados al propietario, imponen al capitán o patrón la responsabilidad de asegurar que el propietario conozca los recursos y los medios necesarios obligatorios. En el caso de que el capitán o patrón no cumpliera con las responsabilidades implícitas, incumbe al propietario tomar las medidas apropiadas.

En algunos casos, puede que el capitán o patrón también sea el propietario del buque pesquero; en este caso, el capitán o patrón deberá asumir las responsabilidades establecidas en el párrafo 1 además de las contenidas en los párrafos 2, 3 y 4. Los propietarios de buques pesqueros/capitanes o patrones deben velar por que las responsabilidades asignadas se cumplan plenamente aun en los casos en que pueda haber conflictos de interés. Los propietarios de buques pesqueros/capitanes o patrones no deberían eximirse a sí mismos de una serie de responsabilidades en favor del otro.

El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón ejerza su criterio profesional con respecto a cuestiones relacionadas con la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo. Esta disposición no asigna el control absoluto del buque al capitán o patrón, sino que pretende permitir que los capitanes tomen decisiones cuando estén relacionadas con la seguridad del buque y de las personas a bordo, ya que el propietario tal vez no esté en condiciones de identificar las situaciones en las cuales la seguridad o la salud a bordo se ven amenazadas o comprometidas.

Pescadores y sus representantes

Las responsabilidades del capitán o patrón contenidas en los párrafos 2 y 3 del artículo 8 están explícitas en la medida en que identifican cuestiones específicas que se deben abordar. No especifican el modo en que deben cumplirse los requisitos. Los requisitos hacen referencia a la responsabilidad con respecto a los pescadores a bordo y al buque pesquero propiamente dicho. En virtud del párrafo 3, el capitán o patrón podrá tomar decisiones sobre la base de su criterio profesional cuando se solicite, o cuando sea necesario para la seguridad del buque o de su tripulación –véase el párrafo más arriba.

En lo tocante a los requisitos específicos del Convenio en materia de responsabilidad, el capitán o patrón deberá:

- dirigir el buque y estar al mando del mismo, supervisando las actividades de pesca y asegurando al mismo tiempo unas condiciones óptimas de seguridad y salud a bordo;
- dirigir a los pescadores de un modo respetuoso y razonable que valore la seguridad y la salud de los pescadores y reduzca al mínimo los efectos de la fatiga, y
- asegurar que los pescadores sean conscientes de los peligros a los que se exponen debido al trabajo que realizan, y que se les imparta formación que les permita tomar conciencia de todo riesgo existente.

En cuanto a la responsabilidad con respecto al buque, el capitán o patrón deberá asegurar el cumplimiento y mantenimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas maríneas. De conformidad con este requisito, el capitán o patrón tendría la obligación de asegurar que se observan las normas de navegación; que los oficiales encargados de la guardia no sufran las consecuencias de la fatiga, y que el trabajo realizado a bordo del buque pesquero, incluido el trabajo realizado

por otros pescadores, como aquéllos que se dedican a la transformación de las capturas y el personal del servicio de fonda, sea coherente con las buenas prácticas marineras. El capitán o patrón deberá asegurar la observancia de las disposiciones especiales relativas a los jóvenes. Debe tenerse en cuenta asimismo que muchos accidentes en los que están involucrados buques pesqueros se producen como consecuencia de la ignorancia de los principios básicos de las buenas prácticas marineras.

El párrafo 4 contiene las obligaciones de los pescadores de cumplir las órdenes lícitas del capitán o patrón, y las medidas aplicables en materia de seguridad y salud. Con respecto a estas últimas, los pescadores tienen el deber de trabajar de conformidad con las prácticas y procedimientos seguros establecidos, a fin de proteger su seguridad y su salud. Entre dichas prácticas se cuentan la instrucción práctica, proporcionada en forma de reuniones de información sobre cuestiones de seguridad o de sesiones de formación, o al trabajar bajo supervisión, o instrucciones documentadas que incluyen aquéllas relativas al manejo de la maquinaria.

Debe comprenderse que las obligaciones de los pescadores incluyen expresamente el cumplimiento de las órdenes lícitas y razonables del capitán o patrón, que pueden ser comunicadas verbalmente o por escrito, o a través de manuales de instrucción u otros medios, y de la observancia de las normas de seguridad y salud aplicables. La responsabilidad de la seguridad no recae únicamente en el propietario del buque pesquero y el capitán o patrón, sino que la tripulación debe cumplir asimismo los principios de unas buenas prácticas profesionales durante su servicio en el mar.

Inspección e inspectores

Las inspecciones con respecto al artículo 8 se centran en la asignación y la comprensión de las responsabilidades de las partes de que se trate. El ejemplo de España citado más arriba ilustra los instrumentos que deben establecerse para permitir la inspección efectiva de las responsabilidades. Si bien es bastante conciso, el ámbito de aplicación del artículo 8, que define y asigna las responsabilidades respectivas, es, en realidad, bastante amplio. Como ya se ha señalado, el objetivo de la definición de las funciones y responsabilidades es asegurar que cada parte que interviene en la explotación (a bordo o en tierra) comprende sus responsabilidades, cómo funciona la explotación, qué tareas y cometidos le corresponden, y cuáles son los riesgos y consecuencias de incumplir las órdenes lícitas. Si las responsabilidades no se definen y comprenden plenamente, cabe el riesgo de que una orden no se cumpla, lo que pondría en peligro el buque y la seguridad y la salud de los pescadores a bordo.

Desde la perspectiva de la inspección, es esencial que los inspectores verifiquen que se han asignado responsabilidades a todos los niveles a bordo del buque, y que dichas responsabilidades se comprenden. En lo que respecta a los buques más grandes, los inspectores tal vez hallen instrucciones escritas (procedimientos) que podrían utilizarse para verificar las actividades asignadas al entrevistar a los pescadores a bordo del buque. En el caso de los buques pesqueros más pequeños, puede que no exista un documento que contenga por escrito los detalles. Por lo tanto, el inspector deberá basarse en su criterio profesional al determinar si se han asignado los deberes esenciales, o no, relativos a la seguridad del buque y a la seguridad y salud de los pescadores, y si los pescadores comprenden plenamente sus responsabilidades.



Parte III

Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Edad mínima - Artículo 9

1. La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca.
2. La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinar, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberá establecer las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos y los períodos de descanso obligatorio.
3. La edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años.
4. Los tipos de actividades a las que se aplica el párrafo 3 del presente artículo deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables.



5. La realización de las actividades a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada por la legislación nacional o por decisión de la autoridad competente, previa celebración de consultas, a condición de que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los jóvenes, y de que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

6. Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche. A efectos del presente artículo, el término “noche” se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

- a) pudiera verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o
- b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la autoridad determine, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

7. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará las obligaciones asumidas por el Miembro al ratificar cualquier otro convenio internacional del trabajo.

Edad mínima - Artículo 9

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El primer convenio de la OIT que impuso restricciones al trabajo realizado por los jóvenes fue el Convenio sobre la edad mínima (industria), 1919 (núm. 5), que estableció la edad mínima de 14 años para los trabajadores en muchos sectores industriales. Poco después se adoptó el primer convenio que hacía referencia a la edad mínima de la gente de mar, a saber, el Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo),

Algunas de las peores formas de trabajo infantil se han observado en el sector pesquero, de conformidad con el capítulo III del informe de la OIT sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero titulado *Una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero*, preparado para la 92ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, 2004.

1920 (núm. 7). El Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), estableció la edad mínima de 15 años y, en 1973, se adoptó el Convenio sobre la edad mínima (núm. 138), que estableció la obligación de los Estados Miembros de “[elevar] progresivamente la edad mínima de admisión al empleo o al trabajo a un nivel que haga posible el más completo desarrollo físico y mental de los menores”.

En fechas más recientes, la OIT ha adoptado el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), en el cual, entre otras cosas, se define el término “niño” como toda persona menor de 18 años. En julio de 2010, este Convenio había sido ratificado por 172 Estados Miembros. En el apartado d) del artículo 3 del Convenio núm. 182, se define una de las peores formas de trabajo infantil como “el trabajo que, por su naturaleza o por las condiciones en que se lleva a cabo, es probable que dañe la salud, la seguridad o la moralidad de los niños”. Por lo tanto, es evidente que el bienestar, la seguridad y la salud de los jóvenes en el lugar de trabajo siempre ha sido una de las principales preocupaciones de la OIT. La adopción de este Convenio está en consonancia con los principios refrendados de proteger la seguridad, la salud y la moralidad de los jóvenes, al exigir la imposición de restricciones a la edad a la cual los jóvenes pueden ser empleados y realizar determinadas tareas.

El Convenio núm. 188 incluye disposiciones sobre la edad mínima basadas en los Convenios núms. 138 y 182, y establece la edad algo más elevada de 16 años (con excepciones) para los pescadores.

El Taller sobre el Trabajo Infantil en Pesquerías y Acuicultura, organizado por la FAO en colaboración con la OIT, tuvo lugar en Roma, del 14 al 16 de abril de 2010 (véase el sitio Web: <http://www.fao-ilo.org/fao-ilo-child/workshop-2010/en/>).

Autoridades competentes

Las autoridades competentes deberán revisar toda legislación vigente relativa a la edad de los pescadores, a fin de asegurar que sea coherente con las disposiciones contenidas en el artículo 9. Es altamente probable que ya existan una legislación y otras medidas que abarquen algunas de las disposiciones y, en algunos casos, superen los requisitos mínimos establecidos. Las disposiciones contenidas en el artículo 9 se centran en que sólo se permita que los pescadores trabajen a bordo de un buque pesquero una vez hayan alcanzado la edad mínima de 16 años. Sin embargo, existen disposiciones para los jóvenes menores de 16 años, así como disposiciones y restricciones con respecto al tipo de trabajo que se puede permitir para los pescadores de edades comprendidas entre los 16 y los 18 años.

Se contemplan dos excepciones a la edad mínima de 16 años, que están contenidas en los párrafos 1 y 2 del artículo 9 y que se aplican a las personas que han alcanzado la edad de 15 años:

- a) La autoridad competente podrá autorizar la edad mínima de 15 años en los casos en que:
 - i) las personas ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y
 - ii) dichas personas participen en una formación profesional en materia de pesca.
- b) La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares, pero deberá determinar, previa celebración de consultas:

- i) los tipos de trabajo autorizados y las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos, y
- ii) los períodos de descanso obligatorios.

Las medidas arriba mencionadas están concebidas para proteger a los jóvenes contra los riesgos y peligros de la pesca al exigir la realización de controles, principalmente por la autoridad competente, asegurando que se haya adoptado una legislación para que las normas sean jurídicamente vinculantes. El requisito de celebrar consultas con respecto al apartado b) hace referencia a la determinación de los trabajos que pueden efectuarse, los límites de la exposición de los jóvenes de 15 años, y los riesgos y peligros inherentes a bordo de los buques pesqueros, lo que sólo puede lograrse mediante la celebración de consultas con aquéllos que explotan dichos buques y que trabajan a bordo de los mismos.

Con respecto a la asignación de los trabajos, el tipo de trabajos, la formación y las horas de trabajo de los pescadores de edades comprendidas entre los 16 y los 18 años, se aplica el contenido de los párrafos 3, 4, 5 y 6.

Concretamente, en el párrafo 3 se prevé que los pescadores deberán haber alcanzado el límite de edad de 18 años para poder desempeñar actividades a bordo de buques pesqueros, que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad. La aplicación del párrafo 3 está sujeta a las condiciones establecidas en el párrafo 4. En el párrafo 4 se estipula que los tipos de actividades que pueden asignarse serán determinados por la legislación nacional, o previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables. Entre los trabajos peligrosos se cuentan, por ejemplo, el trabajo en espacios cerrados; labores insalubres (ruido, vibraciones, movimiento, etc.), y el trabajo con maquinaria y equipos o herramientas peligrosas; la carga manual de cargas pesadas y el lanzamiento y la recuperación de las redes.

La aplicación de las disposiciones contenidas en el párrafo 5 está vinculada asimismo al párrafo 3 y, en cierta medida, a los requisitos previstos en el párrafo 4. En virtud del párrafo 5, podrán asignarse actividades a las personas de edades comprendidas entre los 16 y los 18 años, a reserva de la evaluación de los riesgos y de conformidad con las normas nacionales e internacionales que establezcan:

- que la seguridad y la moralidad de los hombres se protegen plenamente;
- que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional, y
- que hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

Los tipos de actividades, la evaluación de los riesgos y la determinación de las medidas de protección deben llevarse a cabo en consulta con las partes interesadas, y el alcance de la formación y la instrucción también debe determinarse en consulta con las mismas.

Las disposiciones explícitas finales contenidas en el párrafo 6 prohíben el trabajo de noche a los menores de 18 años. La definición del término “noche” comprende un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada, por ejemplo, abstenerse de trabajar entre las ocho de la tarde y la medianoche, y no reiniciar el trabajo hasta que hayan transcurrido nueve horas. La autoridad competente puede contemplar tres excepciones:

- cuando el trabajo nocturno pudiera interferir con la formación eficaz de los pescadores interesados y ésta pudiera verse comprometida;
- cuando el trabajo nocturno se requiera de conformidad con los programas o planes de formación establecidos, y
- cuando la naturaleza específica de la tarea o de un programa de formación reconocido requiera que dichos trabajos se realicen de noche, pero cuando los trabajos que deben realizarse, tal y como determine la autoridad competente previa celebración de consultas, no perjudique la salud o el bienestar del pescador.

Los párrafos 1 a 5 del artículo 9 pueden resumirse como se muestra en el gráfico 6.

Gráfico 6

18 años de edad o más

Menos de 18 años de edad



16 años de edad



Prohibición del trabajo nocturno

Las condiciones que se aplican a la asignación de tareas que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de las personas pertenecientes a este grupo de edad son las siguientes:

- que se hayan abordado el tipo de trabajo o de actividades, los riesgos, y las normas nacionales e internacionales;
- que se protejan plenamente la seguridad, la salud y la moralidad;
- que dichas personas hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional, y
- que hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

La autoridad competente podrá autorizar la edad mínima de 15 años a condición de que:

- las personas ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria, y
- dichas personas participen en una formación profesional.

La autoridad competente también podrá autorizar a los menores de 15 años a efectuar trabajos livianos, dependiendo de las consultas, con miras a establecer:

- los tipos de trabajo y las condiciones en las que se realizarán, y
- los períodos de descanso obligatorios.

Las autoridades competentes también deberán tener presentes los requisitos contenidos en los artículos 13 y 14 del Convenio referentes a la dotación y a las horas de descanso.

Al considerar los requisitos contenidos en el artículo 9, se señala a la atención de las autoridades competentes, y de los agentes interesados que participan en cualquier consulta, el contenido de la parte I de la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 199) y, en particular, el texto relativo a la “Protección de los jóvenes” referente:



- al establecimiento de los requisitos en materia de formación previa al embarque para las personas de 16 a 18 años de edad que vayan a trabajar a bordo de buques pesqueros;
- a las posibilidades de impartir formación a las personas de 16 a 18 años de edad mediante la participación en programas de formación homologados;
- a las medidas que deberían adoptarse para garantizar que el equipo de seguridad, salvamento y supervivencia a bordo de los buques pesqueros en que se embarquen personas menores de 18 años sea de tamaño apropiado para dichas personas;
- a recomendaciones relativas a las horas de trabajo de los pescadores menores de 18 años, y
- al deber de garantizar a los pescadores menores de 18 años una pausa suficiente para cada una de las comidas y una pausa de al menos una hora para la comida principal del día.

Se reconoce que el trabajo a bordo de los buques pesqueros requiere un gran esfuerzo físico, y tiene riesgos y peligros inherentes, y que las tasas de accidentes mortales normalmente superan con creces las registradas en el caso de otros trabajadores. Por estos motivos, es perentorio que las autoridades competentes protejan la seguridad, la salud, el bienestar y la moralidad de los trabajadores jóvenes.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los requisitos del artículo 9 por lo que toca a los propietarios tendrán efectos en las políticas relativas al enrolamiento de

La autoridad competente debería ser consciente de los requisitos contenidos en el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182) y de los comentarios contenidos en el capítulo III (Prerrequisitos para poder trabajar en los buques de pesca) del Informe V (1), Condiciones de trabajo en el sector pesquero (Conferencia Internacional del Trabajo, 2004).

marinos jóvenes y a su utilización a bordo del buque pesquero, debido a las restricciones impuestas con respecto a las funciones que se les puede asignar.

El propietario deberá determinar el modo en que se aplicarán las políticas para proteger a los trabajadores jóvenes una vez se encuentren a bordo del buque pesquero. A este respecto, los propietarios deberán proporcionar instrucciones claras a los capitanes o patrones sobre las tareas que se podrán asignar y sobre las horas de trabajo que se deberán observar.

Dado que los propietarios participarán en las consultas celebradas con la autoridad competente sobre los tipos de trabajo que deben asignarse y las instrucciones que deben proporcionarse, con miras a proteger la seguridad, la salud y la moralidad de los pescadores jóvenes, los propietarios y/o sus representantes podrán elaborar unas directrices y publicarlas como un repertorio de recomendaciones prácticas u otra forma de instrucciones.

En todos los casos, el propietario deberá estar seguro de que todos los jóvenes autorizados a subir a bordo para efectuar trabajos hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

Pescadores y sus representantes

La idea central del artículo 9 es la protección de los jóvenes menores de 18 años con respecto a su seguridad, salud, moralidad y bienestar. En el artículo 9 se establecen requisitos específicos a este respecto:

- a) la edad mínima para trabajar a bordo de un buque –16 años (y posiblemente 15 en determinadas condiciones);
- b) restricciones impuestas al trabajo asignado a los jóvenes;
- c) restricciones impuestas al trabajo asignado a los jóvenes mayores de 18 años en la medida en que estén relacionadas con la protección de los pescadores jóvenes;
- d) el tipo de trabajo que puede asignarse,
- e) las horas de descanso que deben concederse,
- f) las calificaciones que deben obtener los jóvenes de 16 años con anterioridad al embarque, y
- g) la prohibición del trabajo nocturno, salvo en los casos en que éste forme parte de su formación.

Se establece la obligación de celebrar consultas con la autoridad competente para determinar las condiciones que se aplicarán con respecto a los apartados b), d), f) y g) más arriba, y el deber de los representantes de los pescadores de asegurar que los derechos conferidos a los jóvenes se incorporen en la legislación nacional.

De conformidad con las disposiciones del artículo 9, entre los derechos de los jóvenes se cuentan el derecho a:

- no desempeñar actividades que puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad, y
- no realizar trabajos nocturnos (a menos que éstos formen parte de la formación).

Del cuadro de países que figura a continuación se desprende que en muchos países se ha establecido hace mucho tiempo una edad mínima que cumple o supera los requisitos previstos en el artículo 9:

País	Legislación y edad mínima (información obtenida en 2009)
Ecuador	De conformidad con el artículo 146 del Código del Trabajo, los menores de 15 años no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca, salvo que se trate de actividades ocasionales y durante las vacaciones escolares y a condición de que se cumplan otras condiciones.
Marruecos	En el Código de Comercio Marítimo de 1919, un grumete se define como todo marino de 16 años de edad sin un límite de edad mínima, y como aprendiz aquéllos de edades comprendidas entre los 16 y los 18 años (artículo 166). Por lo general, el Código del Trabajo prohíbe el trabajo realizado por niños menores de 15 años (artículo 143) y prevé que el trabajo realizado por menores 18 años deberá recibir la autorización de un inspector del trabajo.
Noruega	La Ley de Seguridad de los Buques, de 16 de febrero de 2007, establece la edad mínima de 16 años para los pescadores.
Perú	Sólo podrán constar en el registro de pescadores los peruanos de 17 años o más. Los jóvenes de 16 años o más podrán efectuar trabajos a bordo de buques pesqueros con la autorización por escrito de sus padres o tutores, y con la autorización de la Capitanía de Puerto Mayor, a reserva de que se cumplan las disposiciones de los Acuerdos para la Formación Profesional de los Jóvenes regidos por la ley aplicable.
Sudáfrica	La Ley de la Marina Mercante está siendo enmendada para aumentar la edad mínima de 15 a 16 años.

Los pescadores que pertenecen a la categoría de jóvenes deberían disponer de un documento que certifique su edad, como un certificado de nacimiento, un documento nacional de identidad, un pasaporte, un permiso de navegación u otro documento de identidad válido expedido por una autoridad nacional.

Inspección e inspectores

Las cuestiones de inspección relativas a la edad mínima conllevan asegurar que no trabaje a bordo de un buque pesquero ninguna persona que no haya alcanzado la edad mínima para trabajar. Los jóvenes que se encuentran a bordo deberían haber alcanzado la edad mínima, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 9 y en la legislación nacional. Los inspectores deberán preocuparse asimismo por la utilización de jóvenes a bordo y por las tareas que se les asignan o que se les prohíbe realizar.

Los inspectores deberán conocer los requisitos nacionales para poder verificar el cumplimiento de los requisitos contenidos en el artículo 9, en particular en los casos en que, en virtud del artículo 3, puedan contemplarse exenciones debido a problemas nacionales de fondo. Los buques pesqueros deberían llevar a bordo documentos que permitan a los inspectores verificar que los jóvenes:

- han alcanzado la edad mínima para efectuar los trabajos que les han sido asignados;

- realizan un trabajo que forma parte de un curso o programa de formación aprobado;
- han recibido una formación básica en materia de seguridad con anterioridad al embarque;
- han recibido instrucción en lo que respecta al equipo, las herramientas y las prácticas para el trabajo que están realizando;
- disponen de las pausas apropiadas para descansar y para las comidas;
- no deben realizar trabajos que corresponden a pescadores mayores de 18 años que puedan resultar peligrosos para la salud, la seguridad, la moralidad o el bienestar, y
- no trabajan de noche salvo cuando sea evidente que se cumplen las condiciones para las exenciones permitidas.

Al examinar las pruebas documentales, una de las principales preocupaciones debería ser la validez de los documentos presentados. Los inspectores deberían conocer los regímenes nacionales de formación aprobados que existen en su país, así como los sistemas que permiten verificar la autenticidad de un documento o régimen.

En lo que respecta al trabajo infantil, los inspectores tal vez estimen oportuno consultar la publicación de la OIT titulada *Combatiendo las peores formas de trabajo infantil: Manual para inspectores*, que contiene información básica que permite comprender la cuestión del trabajo infantil y combatirlo, ya que éste es peligroso, se realiza en condiciones de explotación y pone en peligro el futuro de los niños. Esta publicación, aunque no está orientada al sector pesquero, contiene asimismo indicaciones sobre cómo determinar los abusos y los riesgos, cómo evaluar una situación particular de manera global, y cómo tomar decisiones prácticas.

Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Examen médico - Artículo 10

1. No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.
2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones con respecto a la aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca.
3. Las exenciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente.



Examen médico - Artículo 10

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

En los artículos 10, 11 y 12 se establecen los requisitos mínimos en lo que respecta al examen médico, a fin de asegurar y acreditar la aptitud de los pescadores para realizar un trabajo que requiere un gran esfuerzo físico a bordo de los buques pesqueros. La incapacidad para asegurar que la salud de un pescador sea adecuada para trabajar a bordo puede traducirse en accidentes y lesiones para el pescador, o para las demás personas a bordo y, potencialmente, para el propio buque. En el Convenio se reconoce que el nivel de aptitud exigido dependerá de una serie de factores, tal y como se describe en los párrafos 2 y 3. El principio primordial de los artículos contenidos en el título “Examen médico” es que la condición de la salud de un pescador se deberá establecer antes de permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero. Los elementos de los requisitos contenidos en los tres artículos que tratan del examen médico pueden estar sujetos a las exenciones previstas por un Estado Miembro de conformidad con las disposiciones del artículo 4. Se debe garantizar que los requisitos estipulados en los cuatro artículos aplicables (4, 10, 11 y 12) se comprenden plenamente.

Autoridades competentes

En lo que respecta en particular al artículo 10 y a los apartados a) y b) del artículo 4, las autoridades competentes, cuando existan problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, podrán aplicar progresivamente los requisitos previstos en los párrafos 1 a 3 del artículo 10. La aplicación progresiva está sujeta a la elaboración de un plan redactado previa celebración de consultas. Esta aplicación progresiva puede ser útil en los países en los que las actividades de pesca se realizan en lugares remotos y en los cuales las instituciones que proporcionan exámenes médicos no existen o están insuficientemente desarrolladas para proporcionar los exámenes y certificados médicos estipulados.

Las exenciones previstas en el párrafo 2 del artículo 10 también están limitadas por las condiciones del párrafo 3 y por el contenido del párrafo 1 b) y del párrafo 2 del artículo 4. La flexibilidad concedida a las autoridades competentes que aplican el artículo 10 puede resumirse del siguiente modo:

Requisito	Exclusión	Aplicación progresiva	Exención
<p>Párrafo 1 del artículo 10:</p> <p>No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tarea.</p>	<p>En virtud del párrafo 1 del artículo 3:</p> <p>Se prevén exclusiones, previa celebración de consultas, cuando existan problemas especiales y de fondo.</p>	<p>En virtud del párrafo 1 a) y b) del artículo 4:</p> <p>Cuando la infraestructura o las instituciones planteen problemas especiales y de fondo.</p>	<p>En virtud del párrafo 2 del artículo 10:</p> <p>Se pueden prever exenciones, previa celebración de consultas, en el caso de buques limitados y casos urgentes. Los requisitos del párrafo 3 limitan más las exenciones.</p>

Debería quedar claro para las autoridades competentes que, incluso habida cuenta de las exclusiones y exenciones, la legislación nacional adoptada debería conducir a que se contemple el requisito último de que los pescadores se sometan a un examen médico y reciban un certificado que confirme su aptitud para realizar trabajos a bordo de un buque pesquero.

Con respecto al plan para la aplicación progresiva mencionado en el artículo 4, éste debería elaborarse previa celebración de consultas y, normalmente, podría tener en cuenta los siguientes factores:

- la distribución geográfica actual de las instalaciones médicas en las que se pueden realizar exámenes médicos;
- la edad y distribución de los pescadores;
- los puertos desde los cuales realizan actividades los buques pesqueros;
- la proximidad de los pescadores de instalaciones en las que se realizan exámenes médicos;
- planes futuros para el ministerio de salud o la institución responsable del establecimiento de instalaciones médicas;
- la identificación y concesión de licencias a médicos autorizados para realizar exámenes médicos, y
- la divulgación de la ubicación de las instalaciones en las que se pueden obtener exámenes médicos.

Debería señalarse que la flexibilidad concedida a un Estado Miembro en virtud del artículo 4 no equivale a una exención, pero brinda a un Estado tiempo suficiente para superar todo problema especial que haya surgido en relación con la infraestructura y los recursos institucionales.

Las autoridades competentes, al concebir los exámenes y certificados médicos, tal vez estimen oportuno considerar, no sólo el contenido de los mismos, sino también si dichos exámenes y certificados serán aceptados y reconocidos por otros Estados Miembros y no Miembros. Debería recordarse que el valor de un certificado médico no sólo debería ser justo en beneficio del Estado que lo expide, sino que debería ser universalmente válido. Los apéndices 2 y 3 contienen, respectivamente, un modelo de protocolo de exámenes médicos y modelos de certificados médicos.

Con respecto a los pescadores a los que se ha eximido de la aplicación de las disposiciones relativas al examen médico, de conformidad con las directrices contenidas en el párrafo 10 de la Recomendación núm. 199, o en los casos en que se

La legislación sudafricana no distingue un marino de un pescador a los efectos de los exámenes médicos. En la Ley de la Gente de Mar de la República de Corea puede hallarse una disposición similar.

exige a los pescadores que se sometan a un control médico, las autoridades competentes deberían prever tales situaciones en interés de la seguridad y la salud en el trabajo de los pescadores. Por ejemplo, la legislación sudafricana prevé diversas categorías de aptitud. La categoría A hace referencia a las personas aptas para trabajar a bordo de buques sin restricciones, mientras que la categoría A(T) se refiere a una persona a la que se considera apta para trabajar a bordo de un buque, pero que debe someterse a un control médico a intervalos específicos. Por lo general, los certificados médicos pertenecientes a la categoría A(T) se validarían únicamente para el período apropiado que tendría en cuenta la duración prevista del período de servicio.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios de buques pesqueros deben asumir la carga de asegurar que aquéllos que efectúan trabajos a bordo de un buque pesquero sean declarados aptos para realizar las tareas que se les asignen y dispongan de un certificado que acredite dicha aptitud. Los propietarios no sólo deberían asegurarse de que los certificados médicos sean válidos, sino también de que hayan sido expedidos por un médico autorizado. Toda restricción impuesta con respecto al trabajo que puede efectuar un pescador se debería señalar a la atención del capitán o patrón. Asimismo, el capitán o patrón, de conformidad con las responsabilidades establecidas en el artículo 8, deberá tener en cuenta toda restricción impuesta al trabajo antes de asignar tareas a los pescadores. Los propietarios, a fin de evitar problemas con las autoridades de inspección, deberían asegurarse de que siempre se lleve a bordo un certificado médico de cada miembro de la tripulación.

Cuando se considere que los exámenes médicos y/o la obtención de un certificado médico puedan plantear dificultades, los propietarios tal vez consideren oportuno plantear estas dificultades durante las consultas celebradas con la autoridad competente, para beneficiarse de las exenciones en la medida en que éstas se permitan.

Los propietarios deberán estar familiarizados con las exenciones permitidas por una autoridad competente y asegurarse de que siempre se lleve a bordo una copia del documento que prevea la exención, exclusión, equivalencia sustancial o excepción en relación con los requisitos, en particular en el caso de las inspecciones de control por el Estado del puerto.

Pescadores y sus representantes

Todo pescador que trabaje a bordo de un buque pesquero puede ponerse en peligro a sí mismo, y a otros miembros de la tripulación, si no son aptos físicamente para realizar el trabajo. Redunda en interés de todos los pescadores asegurarse de que sean examinados y notificar al examinador médico la envergadura del trabajo que se espera que realicen, y proporcionar asimismo información detallada sobre el tipo de buque pesquero al que se incorporarán, la zona de actividades, y la duración del viaje que pretenden realizar.

En el caso de que un certificado médico contenga restricciones con respecto al trabajo que se puede asignar a un pescador, o de que el certificado médico sea válido por un período limitado de tiempo, el pescador debería asegurarse de que las restricciones se notifiquen a sus superiores.

Debería señalarse que en casos de urgencia (tal como se especifica en el párrafo 3 del artículo 10), la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de

buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar, si no dispone de un certificado médico válido, a condición de que:

- sea por un período de tiempo limitado o especificado;
- el pescador esté en espera de la obtención de un certificado médico, y
- el pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente.

Como sucede en el caso de los propietarios, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10, se brinda a las organizaciones representativas de pescadores la oportunidad de celebrar consultas con la autoridad competente a fin de determinar la disponibilidad o escasez de recursos para la realización de exámenes médicos, u otros problemas que impidan a los pescadores someterse al examen obligatorio y obtener un certificado médico válido.

Inspección e inspectores

Las diversas exenciones permitidas por lo que se refiere al requisito de disponer de un certificado médico válido deberán ser supervisadas atentamente por el organismo de inspección, para garantizar que los inspectores sean plenamente conscientes y se les mantenga informados de los requisitos nacionales y de toda exención que se haya acordado. El organismo debería proporcionar instrucciones claras sobre las medidas que los inspectores deberían adoptar si descubren que un pescador no tiene en su poder un certificado médico válido, o en los casos en que un pescador esté trabajando sin contemplarse las exenciones concedidas por la autoridad competente. El organismo de inspección debería determinar de antemano su interpretación de la expresión “en fecha reciente”, para asegurar que los inspectores hayan proporcionado orientaciones al enfrentarse a casos en que los certificados médicos hayan expirado.

Los inspectores deberán establecer el tamaño del buque, el tipo de operación de pesca, la duración del viaje y la distancia desde la costa que el buque recorre para faenar, con miras a determinar la validez de las exenciones de las que pueda estar beneficiándose el pescador.

Los inspectores, al llevar a cabo una inspección, tal vez necesiten:

- probar la validez de la autoridad que expide el certificado, y que el documento haya sido expedido por un médico aprobado (cuando lo exija la legislación nacional);
- probar la validez de la identidad del titular, remitiéndose a un pasaporte o utilizando otros medios;
- comprobar que el certificado no ha expirado;
- confirmar que está observándose toda restricción anotada en el certificado relativa al trabajo que puede realizarse;
- poder verificar las razones por las que un pescador que no dispone de un certificado médico válido está exento del cumplimiento de los requisitos, e
- inmovilizar el buque en los casos en que los pescadores no puedan proporcionar un certificado médico válido.



Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Exámenes y certificados médicos - Artículo 11

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas que prevean:

- a) la naturaleza de los exámenes médicos;
- b) la forma y el contenido de los certificados médicos;
- c) la expedición de los certificados médicos por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista, por una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados; estas personas deberán gozar de plena independencia para emitir dictámenes profesionales;
- d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- e) el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que a esta persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar, y
- f) otros requisitos pertinentes.

Exámenes y certificados médicos - Artículo 11

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El artículo 11 hace referencia al examen médico, el contenido y la expedición de los certificados médicos, la frecuencia de los exámenes, el período de validez de los certificados y el derecho de refutación cuando se niegue al pescador un certificado o cuando éste imponga limitaciones con respecto al trabajo que el pescador puede realizar. La mayoría de los requisitos del artículo 11 hacen referencia a la legislación u otras medidas que puede adoptar el Estado, aunque el apartado e) confiere derechos a un pescador en el caso de que se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto de trabajo que puede realizar.

Autoridades competentes

La autoridad competente deberá establecer una legislación específica relativa a los certificados médicos en la que se especifique:

1. la naturaleza del examen;
2. la forma que adopta el examen médico y las cuestiones que debe abarcar;
3. el establecimiento de la autoridad competente para la expedición de certificados médicos y las calificaciones de los médicos que los expiden;
4. la frecuencia y validez de los certificados médicos;

5. la inclusión del principio de refutación, en el caso de un informe negativo, o de un informe que imponga restricciones con respecto al trabajo que se puede realizar, y
6. todo requisito que la autoridad competente considere pertinente.

El cuadro que figura a continuación ilustra en términos generales las medidas jurídicas que debe tomar todo Estado Miembro.

Naturaleza del examen médico	Forma y contenido del certificado médico	Personal médico calificado para expedir certificados médicos
Debe regularse	Deben regularse	<i>Debe determinarse, salvo en el caso de los médicos que expiden certificados de visión. Caracterizado por su independencia.</i>
Frecuencia del examen médico	Período de validez del certificado médico	Certificado negativo o que impone restricciones
Determinado por la ley	<i>Determinado por la ley</i>	<i>Derecho a ser examinado por otro médico</i>

La autoridad competente, al determinar la legislación, puede tener en cuenta asimismo las directrices internacionales sobre los exámenes y certificados médicos de las personas que trabajan en el mar, como los contenidos en la publicación OIT/OMS titulada *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos*.

Con respecto a la aprobación de los médicos, muchos Estados Miembros mantienen un registro de médicos aprobados, que se pone a disposición del público en general a través de oficinas de la marina, avisos oficiales o, en fechas más recientes, mediante el sitio Web de la autoridad competente.

En lo que respecta al apartado c), al considerar los requisitos en relación con el examen médico para los buques pequeños, y teniendo en cuenta la lejanía de algunas comunidades pesqueras y las posibles dificultades para obtener el servicio de un médico, la autoridad competente tal vez considere oportuno aprovechar las disposiciones referentes a la exclusión contenidas en el párrafo 1 b) del artículo 3. Sin embargo, se debería tener presente que toda exclusión prevista en el artículo 3, de conformidad con el inciso iii) del párrafo 3 del artículo 3, deberá incluir cualesquiera medidas que se hayan adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas. Un ejemplo del modo en que Sudáfrica superó temporalmente la escasez de personal médico calificado fue ampliando la definición de médico, para permitir que una enfermera laboral o comunitaria pudiera realizar el examen.



Ejemplos de procedimientos para los exámenes médicos:

Procedimiento modelo para el examen médico establecido en España

Regulación jurídica:

Real Decreto (RD) 1696/07 y Convenios núms. 16, 73, 113 y 147 de la OIT

Ámbito de aplicación:

Regula los exámenes médicos con anterioridad al embarque.

Personas contempladas:

Personas de nacionalidad española o de otra nacionalidad que trabajan a bordo de un buque que enarbola el pabellón español y que cumplen las condiciones para trabajar a bordo.

¿Cuál es el objetivo del examen con anterioridad al embarque?

- Determinar la salud del futuro miembro de la tripulación.
- Determinar todo problema de salud.
- Determinar si es apto para las exigencias físicas y psicológicas del trabajo.
- Asegurar la seguridad del resto de la tripulación.
- Asegurar la seguridad de la navegación.

Organismo competente para expedirlo:

Instituto Social de la Marina. El examen realizado por médicos especializados en asuntos de salud marítima es gratuito.

Tipos de examen:

- Inicial
- Periódico

Resultado:

- Apto
- Apto con restricciones
- No apto

Contenido del examen médico:

- Psicológico, clínico, etc.

Validez:

- 2 años*
- 1 año para los menores de 21 años o las personas mayores de 50 años*

* Extensión máxima de 3 meses

Procedimiento modelo para el examen médico en Perú

El Certificado Médico de Aptitud Mental y Física es el documento válido expedido por un centro médico reconocido por la autoridad competente en materia de salud, que acredita la aptitud mental y física de la persona que se somete al examen y que desea registrarse como pescador y ser apto para ejercer como tal, o que necesita mantener su título, su permiso de navegación o su licencia de pesca ante la autoridad marítima, de conformidad con el Código Armonizado de Procedimientos Administrativos.

El Centro Médico Reconocido es un centro médico público o privado, establecido legalmente para prestar servicios de salud, que está debidamente reconocido y autorizado por la autoridad de salud competente para prestar servicios de salud al público en general en los ámbitos especiales exigidos por esta ley. Las capitanías de puerto de cada jurisdicción verifican periódicamente con la autoridad competente la lista de centros médicos reconocidos para prestar servicios de salud al público en general en los ámbitos especiales exigidos por esta ley, y que están autorizados para expedir certificados médicos de aptitud física y mental. Los profesionales de la salud deben tomar en consideración lo siguiente:

1. Entre las cuestiones que se tienen en cuenta al determinar la aptitud médica, mental y física se cuentan: *a)* el reducido número de miembros de la tripulación de los buques pesqueros; *b)* las limitaciones médicas a bordo con respecto a las personas que tienen enfermedades crónicas, entre otras enfermedades; *c)* la capacidad reducida; *d)* si son plenamente aptos para cumplir con sus deberes y para hacer frente a situaciones de emergencia y/o condiciones marítimas adversas; *e)* la adaptación al fuerte movimiento del buque o a condiciones climáticas extremas, y *f)* la ausencia de familia y las condiciones moderadamente estresantes.
2. Cuando la tripulación proporcione pruebas de problemas médicos la fecha de la entrada en vigor de la ley se deberá indicar: *a)* el momento crítico para recibir cuidados o tratamiento; *b)* la gravedad de la condición y el riesgo de muerte, y *c)* el riesgo objetivo de incidencia del problema médico. La ley define asimismo las condiciones médicas que determinan la falta de aptitud de una tripulación que está trabajando, o de aquéllos que están solicitando el título y/o la tarjeta de marino por primera vez. También se tienen en cuenta los niveles mínimos de agudeza visual (visión a distancia, visión de cerca y visión a una distancia media, visión de los colores, campo visual, ceguera nocturna y diplopía – visión doble) y auditiva (30db como mínimo en la oreja con mayor agudeza auditiva y 40 db en la otra oreja, con las frecuencias de 500, 1000, 2000 y 3000Hz – distancia de escucha de 3 y 2 metros, respectivamente).

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

El requisito referente a los certificados médicos establecido para la gente de mar no impone ninguna obligación directa a los propietarios, a menos que la legislación incluya disposiciones que prevean penalizaciones para los propietarios que contratan a pescadores que no son físicamente aptos para efectuar trabajos a bordo de sus buques. Los Estados Miembros pueden incluir penalizaciones apropiadas en los casos en que se descubra a pescadores que no disponen de un certificado médico válido tal como prevé el artículo 40 del Convenio.

Asimismo, se puede determinar que los propietarios han contravenido la legislación vigente con respecto a la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes si no se aseguraron de que un pescador fuera físicamente apto para cumplir con un deber o para realizar una actividad que haya dado lugar a un accidente.

Los propietarios cuyos buques pesqueros realizan actividades comerciales a nivel internacional tal vez consideren oportuno celebrar consultas con las autoridades competentes sobre la creación de una red de examinadores médicos calificados, con objeto de asegurar que los pescadores a bordo de sus buques puedan obtener más fácilmente un certificado médico válido.

Pescadores y sus representantes

De conformidad con los requisitos previstos en el artículo 11, los pescadores tienen la obligación de asegurar que son físicamente aptos para trabajar a bordo de un buque pesquero o para trabajar dentro de los límites impuestos por un médico. Los pescadores siempre deberán disponer de un certificado médico válido y conocer la fecha de expiración de dicho certificado.

El apartado e) del artículo 11 prevé el derecho de un pescador a ser examinado de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que a este pescador se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar. La expresión “otro personal médico independiente”, en el contexto de la obtención de un certificado médico, no pretende dar a entender que el pescador tiene derecho a tratar de obtener continuamente un certificado médico, sino que significa que no se debería impedir al pescador que trate de obtener una segunda opinión médica.

Inspección e inspectores

Muchos de los aspectos relativos a la inspección de certificados médicos se han abordado en los comentarios anteriores que se exponen en detalle en el artículo 10 más arriba. La cuestión clave para los inspectores es asegurar que se acredite la aptitud física de los pescadores para el trabajo que realizan o que se impongan limitaciones con respecto a dicho trabajo, y que existan pruebas objetivas que adopten la forma de certificado médico que acrediten que un pescador es apto para el trabajo que está realizando. En los casos en que se descubra a pescadores a bordo que no tienen en su poder un certificado médico válido, no se les debería permitir trabajar a bordo del buque hasta que hayan obtenido un certificado médico válido – salvo que, por supuesto, la autoridad competente les haya eximido del cumplimiento de este requisito.

Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Requisitos médicos adicionales - Artículo 12

Además de las disposiciones establecidas en los artículos 10 y 11, en lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o los buques pesqueros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar:

1. En el certificado médico del pescador deberá constar, como mínimo, que:
 - a) la audición y la vista del pescador examinado son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque, y
 - b) el pescador no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar o incapacitarlo para realizar dicho servicio o que pueda poner en peligro la seguridad o la salud de las demás personas a bordo.
2. El certificado médico tendrá una validez máxima de dos años, salvo que el pescador sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año.
3. Si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

Requisitos médicos adicionales - Artículo 12

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Los requisitos del artículo 12 hacen referencia a requisitos adicionales a los contenidos en los artículos 10 y 11 que deben aplicarse a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, o a los buques que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. Los requisitos se han introducido sobre la premisa de que dichos buques probablemente estén lejos de instalaciones médicas en caso de emergencia, por lo que se deben tener en cuenta otros aspectos del estado de salud de un pescador para poder obtener un certificado médico.

Autoridades competentes

La autoridad competente, al elaborar certificados médicos, deberá asegurarse de que se prevea que estos requisitos adicionales consten en los propios certificados médicos y de que los controles adicionales sean realizados por médicos aprobados. El apéndice 2 contiene un protocolo típico para servicios de salud y unas directrices conexas.

Con respecto al párrafo 1 a) del artículo 12, el médico deberá estar informado de las condiciones que probablemente se presenten a bordo de los buques pesqueros, y a las que el pescador probablemente esté expuesto, en el curso de su trabajo a bordo. La necesidad de considerar dichos efectos está vinculada con el hecho de que el pescador realice un trabajo específico que plantea riesgos y peligros, por ejemplo, cuando existe el riesgo de contraer una enfermedad profesional, o durante el trabajo nocturno. Si bien la

información sobre los factores ambientales tal vez no esté inmediatamente disponible para un Estado Miembro, dichos factores pueden identificarse y evaluarse mediante la celebración de consultas con otros agentes interesados, o a través de información obtenida de fuentes internacionales como las publicaciones de la OMS o de la OIT, la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA), o consultas con expertos.

Como parte del proceso de examen, y con objeto de cumplir los requisitos del párrafo 1 b), normalmente se formularán preguntas al solicitante, o se le pedirá que rellene y firme una declaración relativa al estado de salud del solicitante, antes de expedir un certificado (véanse las Directrices OIT/OMS, anexos D y E).

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Redunda en interés de los propietarios asegurar que los pescadores a los que contratan sean aptos para realizar el viaje, y esto sólo puede determinarse mediante la expedición de un certificado médico válido. Los propietarios deberían recelar de los documentos falsos y, ocasionalmente, deberían verificar la autenticidad de un porcentaje de muestra de los certificados, contrastando la información contenida en el certificado con la autoridad que lo haya expedido. La contratación de pescadores a los que no se haya declarado aptos puede traducirse en riesgos para los demás pescadores a bordo, y poner en peligro la seguridad del propio buque.

Se recomendaría asimismo a los propietarios que verifiquen las fechas de expiración de los certificados médicos de los pescadores, para asegurar que si el certificado médico de uno de los pescadores vence durante el viaje, el pescador en cuestión pueda ser examinado, y pueda obtener un nuevo certificado médico en el próximo puerto en el que el buque haga escala. Si, durante una inspección, se descubre que un certificado ha vencido sin que se hayan tomado medidas para realizar un nuevo examen, el propietario deberá sustituir al pescador en cuestión o repatriarlo antes de que el buque pueda zarpar. Esto último puede suceder en los casos en que el buque no cumple los requisitos del certificado de dotación de seguridad porque un miembro de la tripulación mínima obligatoria ya no dispone de un certificado médico válido.

Pescadores y sus representantes

Las condiciones adicionales que pueden aplicarse a los exámenes médicos a los que se han de someter los pescadores a bordo de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, o de los buques que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar, tienen por objeto asegurar que la salud de dichos pescadores sea lo suficientemente buena como para resistir a los riesgos adicionales a los que se verán expuestos, y que los pescadores en cuestión no suponen un riesgo para los demás pescadores.

Incumbe al pescador someterse a un examen médico, y asegurarse de que el certificado médico sea válido mientras trabaje a bordo de un buque. Los pescadores deberían revelar el tipo de buque(s) en el(los) que pretenden ser empleados o enrolados, y la duración y el destino probables del viaje (distancia desde la línea de costa).

Los pescadores deberían ser conscientes de toda penalización que les será impuesta por no revelar los problemas médicos conocidos, o por no proporcionar toda la información pertinente y correcta sobre el tipo de buque, la duración del viaje previsto, etc.

Inspección e inspectores

El contenido del artículo 12 hace referencia a los requisitos establecidos en los artículos anteriores (10 y 11), ya que se aplican a buques de eslora igual o superior a 24 metros, o a buques que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. Por lo tanto, los inspectores deberían conocer el tamaño del buque que están inspeccionando y el tiempo que permanece en el mar.

Al verificar el certificado médico de los pescadores a bordo de dichos buques, los inspectores deberán asegurarse de que los certificados médicos:

- contienen información detallada sobre las pruebas de audición y vista, y de que no se imponen limitaciones con respecto al trabajo que puede realizar un pescador (guardia, etc.);
- confirmen que el pescador no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar;
- sean válidos en el momento de la inspección, y
- tengan un período de validez apropiado para la edad del pescador (los pescadores menores de 18 años disponen de un certificado médico cuyo período de validez es de un año).

En el caso de que un inspector, en el curso de una inspección de un certificado médico, descubra que el certificado ha vencido, deberá señalar este hecho a la atención del pescador e informarle de que no puede seguir trabajando a bordo del buque hasta que haya obtenido un nuevo certificado válido. Sin embargo, el párrafo 3 del artículo 12 prevé que, si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá siendo vigente hasta la finalización del viaje. En el caso de que un pescador que disponga de un certificado inválido haga guardias, los inspectores deberán evaluar los efectos en el certificado de dotación de seguridad.

El organismo de inspección debería formular recomendaciones dirigidas a los inspectores sobre las medidas que deberían adoptarse cuando parezca que un certificado médico ha sido modificado o falsificado.



Parte IV

Condiciones de servicio

Parte IV – Condiciones de servicio

Dotación y horas de descanso

Artículo 13

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas conforme a las cuales los propietarios de buques pesqueros que enarbolen su pabellón deberán asegurarse de que:

- a) sus buques cuenten con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, y
- b) los pescadores gocen de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

Artículo 14

1. Además de los requisitos establecidos en el artículo 13, la autoridad competente deberá:
 - a) en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer;
 - b) en el caso de los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, fijar, previa celebración de consultas y con el objeto de reducir la fatiga, el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores. La duración de dicho descanso no deberá ser inferior a:
 - i) diez horas por cada período de 24 horas, y
 - ii) 77 horas por cada período de siete días.
2. La autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a los límites establecidos en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, en casos concretos y limitados. Sin embargo, en tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible.
3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.
4. Ninguna de las disposiciones del presente artículo podrá interpretarse de forma que coarte el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. De conformidad con lo anterior, el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un período de descanso adecuado.

Dotación y horas de descanso - Artículos 13 y 14

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

La prevención de la fatiga de los pescadores, a través de la aplicación de una serie de horas de descanso, es una de las principales preocupaciones que ha conducido a que las horas de descanso se integren en el Convenio núm. 188. La fatiga puede definirse de muchas formas, pero, por lo general, se describe como un estado de cansancio, lasitud o somnolencia debido a un trabajo físico o mental prolongado, largos períodos de ansiedad, exposición a entornos difíciles o falta de sueño. La fatiga provoca la disminución del rendimiento y la lucidez, y sus efectos son particularmente peligrosos en un entorno marino. El sector pesquero, por su naturaleza, exige a los trabajadores un estado de alerta constante y una enorme concentración. La fatiga también puede ser peligrosa porque afecta a todas las personas, con independencia de sus calificaciones, conocimientos y formación. Si bien puede ser difícil reglamentar las horas de trabajo y de descanso a bordo de buques pesqueros, debido a las diferentes operaciones de pesca utilizadas, el Convenio núm. 188 prevé las horas de descanso que pueden considerarse necesarias para proporcionar suficiente descanso con miras a reducir o prevenir los efectos de la fatiga¹.

El artículo 13 prevé que todo Estado Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas conforme a las cuales los propietarios de buques pesqueros que enarbolen su pabellón deberán asumir ciertas responsabilidades, mientras que el artículo 14 establece que incumbe a la autoridad competente determinar el nivel mínimo de dotación y de horas de descanso. Es posible que la adopción de una legislación y otras medidas necesarias para aplicar las disposiciones de los artículos 13 y 14 pueda resultar difícil para los Estados Miembros por lo que se refiere a algunas categorías limitadas de pescadores o de buques pesqueros. En tales casos, el Estado podrá considerar oportuno basarse en la flexibilidad prevista en el artículo 3.



¹ Extraído y adaptado de la publicación *Directrices sobre la fatiga* de la OMI.



El artículo 13 establece que los países que ratifiquen el Convenio núm. 188 deberán introducir una legislación en virtud de la cual los propietarios de buques pesqueros deberán asegurarse de que:

1. el número de tripulantes sea suficiente para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad;
2. la dotación sea suficiente para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad;
3. el buque esté bajo el control de un capitán o patrón competente, y
4. los pescadores a bordo gocen de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para evitar o limitar la fatiga.

El artículo 14 contiene requisitos adicionales más estrictos para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, y para los buques pesqueros, con independencia de su tamaño, que permanezcan más de tres días en el mar.

Aunque el párrafo 1 b) del artículo 14 prevé que los pescadores deberán disponer de un número mínimo de horas de descanso, y contiene cifras específicas a este respecto, en el párrafo 2 se contemplan posibles excepciones, en determinadas condiciones, mientras que el párrafo 3 prevé la posibilidad de establecer requisitos alternativos, en determinadas condiciones y previa celebración de consultas.

Con respecto al requisito de un “capitán o patrón competente”, un Estado tal vez considere oportuno introducir requisitos que sean coherentes con las disposiciones del Convenio STCW-F de la OMI, el cual, entre otras cosas, establece las calificaciones, formación, certificación y competencias exigidas para que un pescador pueda considerarse un capitán o patrón competente.

Autoridades competentes

Artículo 14, párrafo 1 a) – nivel mínimo de dotación, número de pescadores, calificaciones

El párrafo 1 a) del artículo 14 prevé la responsabilidad de la autoridad competente de establecer, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros:

- el nivel mínimo de dotación;
- el número de pescadores, y
- las calificaciones de los pescadores.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de la OMI (Convenio SOLAS), que ha sido ratificado ampliamente, contiene disposiciones y medidas que varían de un buque a otro, de conformidad con el número de tripulantes y el tipo de navegación y de servicio prestado por el buque. En la regla 14 del capítulo V del Convenio SOLAS (para los buques con un arqueo bruto igual o superior a 300), se hace referencia a la necesidad de que la dotación de los buques sea suficiente y eficiente desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar. Los buques pesqueros no están específicamente excluidos de esta disposición. Si bien el texto del Convenio SOLAS y los requisitos contenidos en el artículo 13 del Convenio núm. 188 pueden diferir, es evidente

que su intención es la misma. Las autoridades competentes tal vez consideren oportuno asimismo basarse en la Resolución A.890(21) de la Asamblea de la OMI, tal y como ha sido enmendada por la Resolución A.955(23), sobre los principios relativos a la dotación de seguridad. Entre las consideraciones que deben tenerse en cuenta para determinar el nivel mínimo de dotación figuran las siguientes:

- el tamaño del buque pesquero;
- la organización de la guardia sobre el puente y bajo el puente;
- la maquinaria y las instalaciones y equipos para la propulsión, las comunicaciones y los artes de pesca;
- el tipo de operaciones de pesca que se realizarán;
- el diseño del buque y el número previsto de tripulantes, y
- los suministros médicos.

El número de pescadores y sus calificaciones también deberán contemplarse en los puntos enumerados más arriba, ya que un buque pesquero provisto de un equipo que permite que la maquinaria funcione sin necesidad de personal de guardia a tiempo completo requerirá un menor número de pescadores que los buques no provistos de dicho equipo. En términos de calificaciones, todo dependerá de los factores arriba enumerados y de las horas de descanso estipuladas. En el caso de los capitanes o patrones, oficiales de cubierta, maquinistas y otros miembros de la tripulación que realizan guardias, el Convenio STCW-F ya contiene una serie de calificaciones internacionales que podrían adoptarse –si no se han adoptado todavía. La autoridad competente tal vez considere oportuno asimismo elaborar, previa celebración de consultas con otros agentes interesados del sector, programas de formación profesional y de otro tipo con anterioridad al embarque, y cursos breves orientados a los pescadores.

Se pueden establecer requisitos alternativos en las condiciones previstas en el párrafo 3, previa celebración de consultas y a condición de que sean en sustancia equivalentes a los requisitos estipulados en el párrafo 1 a) del artículo 14 relativos al nivel mínimo de dotación, etc.

Una vez establecido el nivel mínimo de dotación segura para un buque, dicho nivel suele figurar en un documento relativo al nivel mínimo de dotación segura expedido por la autoridad competente o por un organismo que esté bajo su jurisdicción. Por lo general, en el certificado no consta el número máximo de pescadores que deberá llevar a bordo un buque pesquero, sino sólo los pescadores considerados esenciales a los efectos de una navegación en condiciones de seguridad.

El apéndice 5 contiene ejemplos de las escalas de dotación que se han establecido para los buques pesqueros sudafricanos.

La tripulación de muchos buques pesqueros grandes no participa en las operaciones de pesca propiamente dichas, sino que forma parte de la tripulación a los efectos de prestar apoyo, por ejemplo, los cocineros y el personal dedicado a la transformación de las capturas.

Artículo 14, párrafos 1 b), 2 y 3 – número mínimo de horas de descanso

Por las razones arriba mencionadas, en particular los efectos de la fatiga debido a un trabajo físico y mental prolongado, el contenido del párrafo 1 b) se aplica a los buques pesqueros, con independencia de su tamaño, que permanecen más de tres días en el mar. Al establecer el número mínimo de horas de descanso, la autoridad competente deberá celebrar consultas con los agentes interesados.

La organización de las horas de trabajo y de descanso debe acordarse previa celebración de consultas con los agentes interesados, ya que es evidente que, aun cuando se aplique el número mínimo de horas, persiste la posibilidad de que la fatiga se instale, en particular cuando las características de trabajo so las mismas durante un período de tiempo prolongado.

En virtud del párrafo 2, las autoridades competentes podrán permitir excepciones temporales al número mínimo de horas de descanso establecido, durante un período de tiempo limitado y por razones especificadas. Sin embargo, se deberá otorgar al pescador períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible.

A condición de que no pongan en peligro la seguridad y la salud de los pescadores, se podrán prever requisitos alternativos en las condiciones establecidas en el párrafo 3, previa celebración de consultas y siempre y cuando sean en sustancia equivalentes a los requisitos estipulados en los párrafos 1 b) y 2. Esta opción disponible para la autoridad competente de acordar mutuamente las horas de descanso proporciona incluso más flexibilidad con respecto a las formas en que pueden aplicarse los requisitos del párrafo 2. Sin embargo, todos los requisitos alternativos no sólo deben ser sustancialmente equivalentes, sino que tampoco deberán poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores. Los agentes interesados deben tener en cuenta, al determinar las horas de descanso, que los períodos de descanso sean suficientes para que los pescadores se recuperen física y mentalmente.

Como medio para abordar la cuestión del descanso y la fatiga, algunos países han aplicado el “plan de gestión de la fatiga”, que comprende los siguientes elementos:

1. Lista de las expectativas del propietario
2. Inventario de riesgos
3. Gestión de los riesgos considerados importantes (o menos importantes)
4. Asignación de responsabilidades

5. Formación y supervisión
6. Verificación y revisión del plan
7. Celebración de consultas entre el capitán o patrón, la tripulación y otros agentes interesados, y recopilación de los documentos correspondientes.

Al poner en práctica dicho plan de gestión, los países y los agentes interesados pueden identificar aquellos ámbitos que plantean el mayor riesgo y las consecuencias de no abordarlos. En términos de horas de descanso, el plan podría permitir que los agentes interesados identificaran las situaciones en las cuales los riesgos son altos, de tal modo que, al cambiar o modificar el número de horas de trabajo o de descanso, los riesgos puedan reducirse a unos niveles aceptables.

Artículo 14, párrafo 4 – horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque

En el párrafo 4 se identifican cinco casos en los que se concede al capitán o patrón el derecho a suspender el horario habitual de descanso y a exigir al pescador que cumpla con todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Los pescadores deberán poder disfrutar de un período de descanso adecuado tras la suspensión de las horas de descanso, en el caso de que éstas se hayan interrumpido. Si bien no se han especificado parámetros de tiempo en relación con los casos identificados, la autoridad competente tal vez considere oportuno exigir que los buques registren tales casos, para asegurarse de que no estén aprovechándose indebidamente de ninguna de las cláusulas relativas a la suspensión del horario de descanso.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios deberían tomar parte activa en el proceso de celebración de consultas, con la autoridad competente y los pescadores, a fin de asegurar el establecimiento de una serie de horas de descanso acordadas mutuamente, y que éstas sean tanto prácticas como admisibles de conformidad con las disposiciones relativas a los requisitos alternativos sustancialmente equivalentes contenidas en el párrafo 3 del artículo 14.





Dado que no existen disposiciones relativas al número mínimo de horas consecutivas de descanso (distintas de las aplicables a los pescadores jóvenes), las características del trabajo previstas por los propietarios podrán incluir períodos irregulares de trabajo y de descanso que tal vez no sean satisfactorios para la autoridad competente. Puede que las horas irregulares de descanso no impidan que se instale la fatiga, o puede que no se consideren satisfactorias desde el punto de vista de la seguridad y la salud de los pescadores. El Convenio no impide que la autoridad competente establezca diferentes regímenes de descanso para diferentes tipos de operaciones de buques pesqueros, por lo que las horas de descanso podrían establecerse para diferentes operaciones de pesca, a condición de que cumplan los requisitos mínimos del Convenio o sean sustancialmente equivalentes o más estrictas que los requisitos acordados previa celebración de consultas.

Los propietarios de buques pesqueros, una vez que la autoridad competente haya alcanzado un acuerdo sobre las horas de descanso, deberían asegurarse de que las horas de descanso que se habrán de respetar a bordo de sus buques se contemplan en un convenio colectivo y/o en el acuerdo de trabajo del pescador (anexo II, apartado p)).

Con respecto a las disposiciones contenidas en el párrafo 3 del artículo 14, relativas a la equivalencia sustancial en lo referente a la dotación, los propietarios deberán examinar el tipo de operaciones de pesca que realizan, y las horas de descanso obligatorias, con miras a establecer lo que, a su juicio, sería necesario para limitar los efectos de la fatiga, preservando al mismo tiempo la seguridad y la salud de los pescadores a bordo.

Pescadores y sus representantes

Se prevé que los pescadores y/o sus representantes deberán participar en el proceso de celebración de consultas encaminado a acordar el número de horas de descanso, tal y como se estipula en los párrafos 1 b) y 3 del artículo 14. Dado que los pescadores tal vez conozcan mejor los factores que causan fatiga, les incumbe asegurarse de que las horas de descanso sean tanto factibles como razonables. A este respecto, los pescadores tal vez consideren oportuno asegurarse de que se acuerden una serie de horas de descanso garantizadas, en lugar de acordarse unas horas de descanso que consistan en pausas breves pero regulares.

Con respecto al párrafo 2, relativo a excepciones temporales a los límites de los períodos de descanso y de compensación, los pescadores también podrán influir en las decisiones tomadas por la autoridad competente a través de las disposiciones del párrafo 3.

Antes de firmar su acuerdo de trabajo, los pescadores deberían asegurarse de que las horas de descanso a bordo del buque pesquero se hayan especificado en el mismo.

En virtud de las disposiciones contenidas en el párrafo 4 del artículo 14, el capitán o patrón deberá ser consciente de sus responsabilidades para con los pescadores y, cuando se tomen medidas que requieran la suspensión de las horas de descanso, deberá asegurarse de que éstos disfruten de períodos de descanso adecuados cuando la situación a bordo se haya normalizado.

Inspección e inspectores

Con respecto a los requisitos de los artículos 13 y 14, los inspectores deberán examinar muchas cuestiones fundamentales derivadas de la dotación mínima y las horas de descanso, y cuestiones relativas a la equivalencia sustancial.

Es de vital importancia que los inspectores estén familiarizados con la legislación nacional que rige la dotación segura de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón. Lo más importante serán los criterios en los que se basa la dotación mínima. A este respecto, el Estado tal vez haya adoptado la eslora equivalente como base de medida y a partir de la cual se ha determinado la escala de dotación. La inspección se debería asegurar de que se encuentre efectivamente a bordo el número mínimo de pescadores especificado en el documento sobre la dotación mínima, o en otro documento, y de que sus calificaciones sean válidas. El inspector esperaría poder ver documentos que demostraran el cumplimiento de estos requisitos. En el caso de los buques que no llevan a bordo un documento sobre la dotación mínima, el inspector debería consultar los requisitos nacionales en lo que respecta al tamaño del buque, a fin de determinar los niveles de dotación apropiados y las calificaciones correspondientes.

Tras haber establecido el número mínimo de tripulantes y la presencia del número correcto de pescadores calificados, la segunda cuestión más importante que debe confirmarse es la relativa a la observancia de los requisitos nacionales con respecto a las horas de descanso de los pescadores – y toda otra medida adoptada para limitar la fatiga. A este respecto, la autoridad competente tal vez haya establecido una serie de opciones que prevean una equivalencia sustancial con las horas de descanso especificadas en el Convenio, y es fundamental que el inspector conozca dichas disposiciones. Al comprobar el cumplimiento con las normas nacionales, el inspector debería establecer, sobre la base de los documentos disponibles:

- que las horas de descanso a bordo están bien establecidas y se comprenden plenamente;
- que las horas de descanso a bordo se observan, y
- en los casos en que se haya concedido excepciones tal y como se prevé en el párrafo 2, que se haya proporcionado a los pescadores períodos de descanso compensatorios.

En lo tocante al párrafo 4 de artículo 14, los inspectores deberían asegurarse de que, en los casos en que el capitán o patrón haya suspendido el programa de horas de descanso por motivos de seguridad del buque (o por otras razones coherentes con las especificadas en el Convenio), se conceda a los pescadores períodos de descanso adecuados una vez la situación a bordo se haya normalizado.

Parte IV – Condiciones de servicio

Lista de tripulantes

Artículo 15

Todo buque pesquero deberá llevar a bordo una lista de tripulantes; una copia de dicha lista deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra antes del zarpe del buque, o deberá comunicarse en tierra inmediatamente después de dicho zarpe. La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad.

Lista de tripulantes – Artículo 15

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

La tripulación de un buque pesquero está integrada por las personas que navegan en el mismo. Por lo general, la tripulación se asigna en un orden jerárquico, de conformidad con sus responsabilidades y con la explotación y el mantenimiento del buque, junto con los deberes inherentes a la captura, la transformación, el almacenamiento y el desembarco de las capturas.

La lista de tripulantes debería contener información detallada sobre todo el personal que se encuentra a bordo del buque, incluido el capitán o patrón, en el momento del zarpe, y reflejar todo cambio introducido con posterioridad; por ejemplo, cuando una persona abandone el buque, como en el caso de que los pescadores sean evacuados, repatriados u hospitalizados en tierra, o de que haya nuevos pescadores a bordo.

Autoridades competentes

Ni el Convenio núm. 188 ni la Recomendación núm. 199 que lo complementa, proporcionan orientación con respecto al contenido de la lista de tripulantes, pero el artículo 15 prevé que la autoridad competente “deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad”. De ello se desprende que, a los efectos de ponerse en contacto con familiares en caso de emergencia, la información requerida será distinta a la exigida a los efectos de la seguridad nacional o de la autorización para zarpar, o incluso a los efectos de búsqueda y rescate.

De conformidad con otro instrumento internacional relativo a las listas de tripulantes –el Convenio sobre facilitación de viajes y transportes marítimos (FAL)–, la lista de tripulantes deberá ser el instrumento fundamental que proporcione a las autoridades públicas información sobre el número de tripulantes y la composición de la tripulación en el momento del atraque y del zarpe de un buque. La práctica recomendada es que las autoridades públicas no exijan que la lista de tripulantes contenga información adicional a la siguiente:

- el nombre y la nacionalidad del buque;
- el apellido;

- el nombre propio;
- la nacionalidad;
- el grado o la categoría;
- la fecha y el lugar de nacimiento;
- la naturaleza y el número del documento de identidad;
- el puerto y la fecha de atraque, y
- el lugar de procedencia.

El Convenio FAL prevé asimismo que las autoridades públicas deberán aceptar una lista de tripulantes fechada y firmada por el capitán o patrón o por otro oficial autorizado debidamente por el capitán o patrón.

Los requisitos del artículo 15 del Convenio núm. 188 se aplican a todos los buques pesqueros, con independencia del tamaño del buque, el tiempo que permanece en el mar, o la distancia desde la costa a la cual los buques realizan sus operaciones de pesca.

En el artículo 15 no se especifica la forma de comunicación que debe proporcionarse. Por lo tanto, se permite a las autoridades competentes decidir si ésta se debe proporcionar en versión electrónica o impresa.

En muchos países, la información personal está protegida en virtud de una ley de protección de datos o de otro instrumento jurídico que protege la privacidad de los datos personales. Por lo tanto, las autoridades competentes deberán tener en cuenta, durante sus deliberaciones, la información que debe figurar en las listas de tripulantes, cómo se debe almacenar dicha información y toda disposición nacional conexas.

En la mayoría de los países con puertos, la práctica de proporcionar listas de tripulantes, en particular para la pesca comercial, ya estará establecida, y la introducción o extensión del régimen para los buques pesqueros no planteará grandes problemas. En los lugares más alejados, en particular aquéllos en los que existen buques pesqueros dedicados a la pesca artesanal o buques pesqueros pequeños, la introducción de un sistema formal consistente en proporcionar, depositar y verificar las listas de tripulantes puede plantear problemas administrativos. Sin embargo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 c) del artículo 4 relativas a problemas de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, y cuando la autoridad competente no pueda aplicar inmediatamente las disposiciones del artículo 15, esta última podrá elaborar, previa celebración de consultas, un plan para la aplicación progresiva de todos los requisitos del artículo 15 o de algunos de ellos.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios de buques pesqueros tienen la obligación de cumplir los requisitos del Convenio de llevar a bordo y de proporcionar una lista de tripulantes, con arreglo a lo dispuesto por el Estado del pabellón. Los requisitos relativos a las listas de tripulantes se aplican a todos los buques pesqueros.

En algunos casos, el propietario podría prever que la transmisión de las listas de tripulantes se realice a través de agentes locales, mientras que, en el caso de los buques más pequeños, esto tal vez sea poco práctico y la responsabilidad siga incumbiendo al propietario y, lo que es más probable, al capitán o patrón, en particular en los casos en que el buque no atraque en puertos extranjeros. Con respecto a los buques que hacen

escala regularmente en puertos extranjeros, el requisito de proporcionar una lista de tripulantes a la autoridad apropiada en tierra puede que ya sea un procedimiento establecido.

Los propietarios deberían asegurarse de que todo pescador a bordo de sus buques tenga en su poder alguna forma de documento de identificación cuya validez pueda probarse, para que, en caso de controlarse la lista de tripulantes, se pueda dar cuentas de cada uno de los miembros de la tripulación.

La lista de tripulantes debería conservarse a bordo. Debería completarse con un registro de las personas embarcadas o desembarcadas (licenciadas).

Pescadores y sus representantes

Como se ha mencionado más arriba, la lista de tripulantes puede introducirse para cumplir una serie de requisitos nacionales, fundamentalmente en materia de seguridad y para prever casos de emergencia, y debe permitir establecer la identidad de todas las personas a bordo. Para los pescadores, la lista de tripulantes y un documento personal de identidad puede tener beneficios particulares, como facilitar el permiso para bajar a tierra en puertos extranjeros.

Inspección e inspectores

La existencia de una lista de tripulantes a bordo de un buque pesquero proporciona a los inspectores un valioso instrumento para verificar el cumplimiento de la legislación nacional relativa a la dotación y las calificaciones. La lista de tripulantes facilita a los inspectores un registro al que remitirse, a fin de validar, no sólo el número de pescadores a bordo, sino también los certificados médicos para cada tripulante declarado.

Asimismo, dependiendo de la información facilitada, la lista de tripulantes podrá proporcionar a los inspectores un medio para verificar la edad de los pescadores, en particular en los casos en que existan pescadores jóvenes o menores de edad a bordo.

Parte IV – Condiciones de servicio

Acuerdo de trabajo del pescador

Artículo 16

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para:

- a) exigir que los pescadores que trabajen a bordo de todo buque pesquero que enarbore su pabellón estén amparados por un acuerdo de trabajo del pescador que resulte comprensible para los pescadores y haya sido establecido en conformidad con las disposiciones del presente Convenio, y
- b) especificar los datos mínimos que han de figurar en los acuerdos de trabajo del pescador, de conformidad con las disposiciones contenidas en el anexo II.

Artículo 17

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en relación con:

- a) los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo;
- b) la conservación, cuando proceda, de un registro con la relación de los servicios del pescador en el marco del acuerdo de trabajo, y
- c) los medios para solucionar los conflictos relativos al acuerdo de trabajo del pescador.

Artículo 18

Se deberá facilitar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador, así como, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, de otras partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 19

Los artículos 16 a 18 y el anexo II no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos.

Artículo 20

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



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

Acuerdo de trabajo del pescador – Artículos 16 - 20

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

En las discusiones sobre la elaboración del Convenio, la gran mayoría de los Estados indicaron que el Convenio debería prever que toda persona que trabaje a bordo de un buque pesquero tenga un acuerdo de trabajo escrito, que se rija por la legislación nacional. Esto se consideró necesario para la resolución de conflictos y para la definición de los derechos y responsabilidades de todas las partes.

El acuerdo de trabajo del pescador asegura que tanto el pescador como el propietario del buque comprenden plenamente las condiciones en las que se contrata al pescador. Los acuerdos de trabajo deben cumplir los requisitos del Convenio y toda ley nacional sobre el empleo que sea aplicable. Incumbe al Estado Miembro asegurarse de que las disposiciones mínimas sobre el trabajo decente contenidas en el presente Convenio, incluidas las disposiciones del anexo II, se apliquen por medio de la legislación y otras medidas, y de que las condiciones establecidas en el acuerdo de trabajo cumplan los requisitos nacionales. En vista de la diversidad de temas contemplados en el acuerdo de trabajo, esto puede ser difícil para algunos Estados Miembros debido a la diversidad de ministerios y organismos a los que se deberá consultar para asegurar el cumplimiento de las disposiciones.

En el caso de que un Estado Miembro, previa celebración de consultas, observe que es incapaz de cumplir ninguno de los requisitos del anexo II (tal como se especifica en el



apartado b) del artículo 16), debido a problemas de fondo atendiendo a las condiciones específicas de servicio de los pescadores (tal como se prevé en el artículo 3), el Estado Miembro podrá excluir a categorías limitadas de pescadores sobre la base de que la autoridad competente tomará medidas, para extender progresivamente los requisitos del Convenio a las categorías de pescadores de que se trate. En otras palabras, puede que una exclusión sólo sea temporal y que los requisitos del anexo II acaben por aplicarse. Cuando esto sucede, incumbe a las partes implicadas tratar de establecer una protección igual para los pescadores (tal y como se prevé en el párrafo 3 iii) del artículo 3), hasta que los requisitos del Convenio puedan aplicarse plenamente. Los Estados, al abordar las cuestiones del acuerdo de trabajo, deberían examinar asimismo toda medida que pueda existir con otros países, de conformidad con los acuerdos bilaterales o multilaterales existentes, en particular, aquéllas relativas a la seguridad social, las pensiones, y las prestaciones de salud y enfermedad.

La legislación y otras medidas introducidas para aplicar los requisitos de los artículos 16 y 17 deben tener en cuenta las leyes nacionales relativas a la aceptación de la condición jurídica de todo convenio colectivo existente aplicable a los pescadores que trabajan a bordo del buque.

En lo que respecta al requisito de que exista un medio para solucionar los conflictos en relación con los acuerdos de trabajo (apartado c) del artículo 17), los Estados Miembros tienen diversas opciones, entre las cuales se cuenta el recurso a los tribunales del trabajo o tribunales de arbitraje existentes o, en un sector como la pesca, a comités de resolución de conflictos integrados por representantes de los propietarios y de los pescadores, con un presidente independiente. El Estado debería asegurarse de que la existencia de dicho mecanismo se comunica a la industria y, en particular, a las organizaciones de pescadores.

Las disposiciones contenidas en el párrafo 1 del artículo 4 prevén que todo Estado Miembro, en los casos en que existan problemas de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, podrá aplicar progresivamente los requisitos del artículo 20, de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores. En el plan se debería describir cómo aplicar progresivamente el artículo 20. La flexibilidad de la aplicación progresiva no debería aplicarse a los acuerdos de trabajo de los pescadores que trabajan a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros, que permanezcan más de siete días en el mar, o que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón o más allá del borde exterior de su plataforma continental, (artículo 4, párrafo 2).

Autoridades competentes

Incumbe a la autoridad competente asegurarse de que los acuerdos de trabajo de los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros que enarbolan su pabellón cumplan los siguientes requisitos:

- que resulten comprensibles para los pescadores;
- que prevean que los pescadores examinen las cláusulas del acuerdo de trabajo y pidan asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo;
- que contengan disposiciones para la conservación, cuando proceda, de un registro sobre las condiciones de trabajo del pescador;
- que exista un mecanismo para la resolución de todo conflicto;
- que se lleven a bordo de los buques pesqueros copias de los acuerdos;

En el caso de Noruega, las disposiciones básicas relativas a los acuerdos de trabajo figuran en la Ley sobre la gente de mar, de 30 de mayo de 1975.

Dado que la ley es aplicable a todas las personas que trabajan a bordo de buques noruegos, con la salvedad de aquéllas que efectúan trabajos mientras el buque está atracado en un puerto, los pescadores se cuentan entre las personas jurídicas que se benefician de las disposiciones contenidas en esta ley. Esto también se dispone explícitamente en el artículo 1 del Real Decreto de 31 de enero de 1986, cuyo capítulo II hace referencia a todos los buques pesqueros (con un arqueado bruto inferior y superior a 100).

- que se definan las responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros;
- que se aborden los requisitos contenidos en el anexo II del Convenio, y
- que prevean otras disposiciones nacionales o exclusiones.

En virtud de las disposiciones del Convenio, la autoridad competente no tendrá la obligación de probar la validez del contenido o de registrar los acuerdos de trabajo, ya que estas cuestiones incumben a los propietarios de buques pesqueros.

En lo que respecta a los pescadores excluidos de los requisitos del Convenio, la autoridad competente debería tomar medidas para brindarles la protección equivalente en relación con sus condiciones de trabajo y los medios para solucionar los conflictos (artículo 3, párrafo 3 a) iii), y Recomendación núm. 199, párrafo 13). En este contexto, los pescadores podrán acogerse a la protección ofrecida por otras leyes nacionales relativas al empleo general.

En lo referente a los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos, los acuerdos de trabajo no serán necesarios (tal como se dispone en los artículos 16 a 18).

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los artículos 16 a 20 imponen a los propietarios de buques pesqueros las siguientes obligaciones:

- asegurarse de que los acuerdos de trabajo resulten comprensibles para los pescadores (en un idioma que se comprenda) y cumplan, como mínimo, la legislación nacional y los requisitos del Convenio (artículo 16 a) y b), incluidas las disposiciones contenidas en el anexo II);
- brindar al pescador la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo, y de pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo (artículo 17 a));
- conservar un registro, cuando proceda, del acuerdo de trabajo (artículo 17 b));
- establecer el mecanismo que permita solucionar todo conflicto relacionado con el acuerdo de trabajo (artículo 17 c));
- asegurarse de que se lleven a bordo y se pongan a disposición del pescador copias del acuerdo de trabajo, y
- asegurarse de que cada pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero (o un representante autorizado de éste cuando existan

pruebas de la existencia de un contrato), que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

En el anexo II del Convenio se establece el contenido mínimo del acuerdo de trabajo, aunque debería tenerse en cuenta que incumbe a cada Estado, previa celebración de consultas, aplicar progresivamente los requisitos del artículo 20.

El anexo II prevé la inclusión en los acuerdos de trabajo de los requisitos que se hayan acordado en el marco de los convenios colectivos o de otros acuerdos jurídicamente vinculantes. En el caso de que el acuerdo de trabajo haga referencia a un convenio colectivo, es aconsejable que el propietario del buque pesquero proporcione al pescador una copia de dicho convenio en un idioma que resulte comprensible para el pescador, teniendo presente que el acuerdo de trabajo del pescador también debería resultar comprensible para el pescador. Se debería brindar al pescador la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y de todo otro acuerdo complementario, y de pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo.

Las normas relativas a la conservación de un registro del acuerdo de trabajo pueden exigir a los propietarios que conserven, aunque no necesariamente a bordo, copias de los acuerdos de trabajo suscritos; nóminas o registros de los ingresos provenientes de las capturas; información detallada sobre el modo en que se calcula el pago de las horas suplementarias; registros de pagos y anticipos a los pescadores; las fechas de contratación y licenciamiento del pescador; preavisos para la terminación anticipada, y copias de todo convenio colectivo que figure en el acuerdo de trabajo. El período de conservación de dichos registros no debería ser inferior a 2 ó 3 días a contar desde la fecha en que se creó el registro o de conformidad con los requisitos del Estado del pabellón.

Pescadores y sus representantes

La protección ofrecida a los pescadores en virtud de los artículos 16 a 20 formaliza la condición jurídica del pescador y prevé que el pescador establezca un acuerdo jurídicamente vinculante con el propietario mientras trabaje a bordo de un buque y, cuando proceda, las condiciones una vez que el pescador haya abandonado el buque. Estas cuestiones incluyen los derechos a las prestaciones monetarias de enfermedad, asistencia médica y seguridad social. El acuerdo puede contener en el punto q), o no, información detallada sobre el procedimiento para la resolución de conflictos. En los casos en que esto no esté cubierto en el acuerdo de trabajo, se recomienda a los pescadores que se aseguren de que conocen tanto la legislación nacional como el procedimiento para la solución de conflictos establecido por el Estado del pabellón antes de firmar dicho acuerdo.

Los pescadores deben asegurarse de que comprenden y aceptan las condiciones establecidas en el acuerdo de trabajo antes de la celebración del mismo y, a este respecto, tienen derecho al tiempo necesario y a solicitar asesoramiento. Se puede obtener asesoramiento a través del sindicato o la asociación de pescadores, o directamente de la autoridad competente o de otras fuentes como la agencia de empleo o el organismo de inspección. Los pescadores también pueden considerar oportuno obtener información a través del representante autorizado del propietario, cuando se contrate al pescador por este medio. Sin embargo, en el caso de que el sindicato de pescadores no pueda proporcionar asesoramiento en la materia, los pescadores deberían tratar de obtener asesoramiento de una fuente independiente. Antes de suscribir el acuerdo de trabajo, los pescadores deberían estar familiarizados con los medios existentes para re-



resolver los conflictos en relación con el acuerdo de trabajo, ya que, una vez firmado, si observan que los propietarios no cumplen las condiciones, tal vez tengan dificultades para acogerse al procedimiento de resolución de conflictos. Es importante que los pescadores no se preocupen únicamente por las condiciones de pago, sino también por otros derechos, como las licencias, la repatriación, los períodos de descanso, la protección médica, etc.

En el caso de que un Estado Miembro decida aplicar progresivamente los requisitos del artículo 20 que versan sobre la facilitación de un acuerdo de trabajo firmado, los pescadores deberían asesorarse antes de comenzar a trabajar a bordo de un buque. En el anexo II del Convenio núm. 188 se establecen unos requisitos mínimos específicos para su inclusión en el acuerdo de trabajo de un pescador, salvo en el caso de que uno o varios de los puntos enumerados ya estén regulados de otro modo, por ejemplo, en la legislación o en un convenio colectivo. A este respecto, el acuerdo de trabajo debería contener información detallada sobre el convenio colectivo aplicable.

Inspección e inspectores

La inspección con respecto a las obligaciones del propietario, en virtud de los artículos 16 a 20, conlleva que los inspectores se aseguren de lo siguiente:

- que la copia del acuerdo de trabajo de los pescadores que se lleva a bordo cumpla los requisitos del Convenio, tal y como se establece en el anexo II, incluido cualquier requisito nacional, como las exclusiones o las excepciones temporales aplicadas por el Estado Miembro en virtud de los artículos 2, 3 y 4;
- que se ponga a disposición de los pescadores que trabajan a bordo del buque pesquero una copia del acuerdo de trabajo de los pescadores y, cuando proceda en virtud del artículo 20, que exista una copia firmada tanto por el pescador como por el propietario, y
- que se conserve un registro relativo al trabajo de los pescadores en el marco del acuerdo de trabajo.

Al verificar el acuerdo de trabajo de los pescadores, deberían tomarse medidas para asegurar que la copia firmada sea igual a la copia conservada por el pescador. En los casos en que un acuerdo de trabajo contenga referencias a los convenios colectivos, un inspector puede esperar razonablemente que se lleve a bordo una copia del convenio colectivo.

En lo que respecta a la conservación de un registro, puede que éste no se conserve necesariamente a bordo sino en oficinas en tierra. En tales circunstancias, los inspectores tal vez consideren oportuno que los propietarios proporcionen pruebas objetivas por otros medios, inclusive mediante el envío de copias de documentos por correo electrónico o copias de documentos por correo ordinario, o visitando personalmente la oficina del propietario. Los inspectores deberían asegurarse de que conocen los requisitos nacionales en materia de registro, en particular, el registro que todo propietario tiene la obligación de conservar.

Con respecto a la confirmación de que los derechos de los pescadores se han respetado, esto puede suponer verificar pruebas documentales y entrevistar a los pescadores para establecer lo siguiente:

- que los pescadores tienen su poder una copia del acuerdo de trabajo y, en los casos en que el artículo 20 forme parte de la legislación nacional, que dichos

acuerdos de trabajo hayan sido firmados por el pescador y el propietario (o el representante autorizado, según proceda) o, en los casos en que los pescadores no estén empleados o contratados por el propietario del buque pesquero, que existan pruebas de otras disposiciones contractuales o similares;

- que se brinde a los pescadores la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y de pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo;
- que los pescadores comprendan el contenido del acuerdo de trabajo, incluido todo convenio colectivo u otras condiciones complementarias, y
- que el contenido del acuerdo de trabajo cumpla los requisitos del anexo II del Convenio, así como la legislación y otras medidas conexas.

En los casos en que el pescador no haya concluido directamente un acuerdo con el propietario del buque (por ejemplo, en el caso de que el pescador tenga un acuerdo con una agencia de empleo privada (véase la sección que trata del artículo 22, párrafos 4 al 6)), el inspector debería verificar que el propietario del buque pesquero ha cumplido con su responsabilidad de proporcionar pruebas de disposiciones contractuales o similares que establezcan unas condiciones de vida y de trabajo decentes para los pescadores.

Al establecer si las condiciones contenidas en el acuerdo de trabajo se han comprendido y se han incorporado libremente, o no, los inspectores deberían tratar de entrevistar a un número seleccionado de tripulantes. Todas las entrevistas con los pescadores deberían llevarse a cabo en privado y ser confidenciales.

El acuerdo de trabajo de los pescadores es un documento contractual importante que establece las condiciones de trabajo, inclusive la remuneración, los derechos y las prestaciones del pescador. Puede ser fuente de conflicto o puede contener condiciones que no estén en consonancia con los requisitos del Convenio o con las disposiciones nacionales. La inspección de los acuerdos de trabajo del pescador debería formar parte de toda inspección de los buques pesqueros.





Parte IV – Condiciones de servicio

Repatriación

Artículo 21

1. Los Miembros deberán velar por que los pescadores a bordo de un buque pesquero que enarbole su pabellón y entre en un puerto extranjero tengan derecho a la repatriación en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido o haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero, o cuando los pescadores se vean incapacitados para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o no quepa esperar que presten dichos servicios habida cuenta de las circunstancias. Esto también se aplica a los pescadores del buque pesquero que sean transferidos por los mismos motivos del buque al puerto extranjero.
2. El costo de la repatriación a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo será sufragado por el propietario del buque pesquero, salvo cuando se haya constatado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.
3. Los Miembros deberán establecer, por medio de la legislación u otras medidas, las circunstancias exactas que dan a los pescadores amparados por el párrafo 1 del presente artículo el derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicio a bordo que dan a estos pescadores el derecho a la repatriación y los destinos a los que los pescadores pueden ser repatriados.
4. Si un propietario de buque pesquero omite autorizar la repatriación a que se hace referencia en el presente artículo, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque deberá adoptar todas las medidas necesarias para la repatriación del pescador de que se trate y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.
5. La legislación nacional no menoscabará ningún derecho del propietario de un buque pesquero a recuperar el costo de la repatriación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes.

Repatriación – artículo 21

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El principio de la repatriación de la gente de mar al finalizar su contrato de trabajo está establecido hace mucho tiempo. El Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), que revisó un convenio anterior adoptado en 1926, establece los derechos de repatriación de la gente de mar y prevé que la protección del Convenio pueda ser extendida por las autoridades competentes a los pescadores, en la medida en que lo consideren factible, previa celebración de consultas con organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores. Sin embargo, en el último tiempo, el Convenio ha sido revisado por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (que excluye a los buques pesqueros), por lo que las disposiciones sobre la repatriación de los pescadores se han incluido en el Convenio núm. 188.

El artículo 21 establece los requisitos, obligaciones y derechos del Estado, los propietarios de buques y los pescadores.

A continuación se hace referencia a las responsabilidades que tiene todo Estado Miembro con respecto a la adopción de las disposiciones nacionales requeridas en virtud del artículo 21, según proceda:

Artículo 21, párrafo 1 – derecho a la repatriación

Los requisitos del artículo 21 están relacionados con las circunstancias en las cuales un pescador a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un Estado Miembro y entra en un puerto extranjero tiene derecho a la repatriación:

- en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido;
- en los casos en que el acuerdo de trabajo haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero;
- cuando el pescador se vea incapacitado para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo;
- cuando quepa esperar el pescador preste dichos servicios habida cuenta de las circunstancias, o
- cuando el pescador sea transferido por los mismos motivos del buque al puerto extranjero.

Con respecto a un acuerdo de trabajo de un pescador que haya vencido, tal como se define en el anexo II, aun en el caso de que el pescador haya permanecido voluntariamente en el buque pesquero durante un período que supere con creces la fecha de expiración del acuerdo de trabajo, el pescador seguirá teniendo derecho a ser repatriado a cargo del propietario.

En lo tocante a la expresión “denunciado por causas justificadas”, dicha denuncia podrá ser iniciada por cualesquiera de las partes en el acuerdo de trabajo del pescador. El pescador podrá considerar que el propietario no está proporcionando las condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo a las que el pescador tiene derecho de conformidad con los requisitos del Convenio. Podrá estar justificado que el propietario del buque pesquero tome medidas para la repatriación del pescador por no cumplir las condiciones del acuerdo de trabajo.

Cuando un pescador no pueda cumplir con sus deberes debido a un problema de salud o a otra restricción física que pueda incapacitarlo para realizar dicho servicio, el pescador tendría derecho a la repatriación. Normalmente, en los casos en que esto sucede, la justificación de la repatriación podría basarse en los resultados de un examen y un informe médicos. Lo mismo sería aplicable a los pescadores que han desembarcado en un puerto extranjero por razones médicas y que no pueden reincorporarse al buque pesquero antes de que éste zarpe nuevamente.



Artículo 21, párrafo 2 – atribución de los costos

La legislación nacional debería establecer que la repatriación sea sufragada por el propietario del buque pesquero, salvo cuando se haya constatado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo. Los costos en los que se suele incurrir son, entre otros, los siguientes:

- el viaje hasta el lugar de destino (véase más abajo);
- el alojamiento y la alimentación desde el momento en que el pescador abandona el buque hasta el momento en que el pescador llega a su lugar de repatriación;
- la remuneración y las prestaciones desde el momento en que el pescador abandona el buque hasta el momento en que el pescador alcanza el destino de la repatriación –tal como pueda prever un convenio colectivo;
- el transporte del equipaje personal del pescador, y
- el tratamiento médico, cuando sea necesario, hasta que se acredite la aptitud del pescador para viajar al destino de la repatriación.

En el artículo 21 no se especifican los medios de transporte a través de los cuales puede repatriarse a un pescador.

Artículo 21, párrafo 3 – límites a los derechos

En virtud del párrafo 3 del artículo 21, los Miembros deberán establecer, por medio de la legislación u otro medio, las circunstancias exactas que dan a los pescadores el derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicio a bordo tras los cuales todo pescador tiene derecho a la repatriación, y los destinos a los que los pescadores pueden ser repatriados. Los períodos establecidos tal vez no coincidan necesariamente con el término del acuerdo de trabajo, es decir, puede que la legislación del Estado del pabellón permita que un pescador sea repatriado después de 12 meses, mientras que puede que en el acuerdo de trabajo se establezca un período de 6 meses. Al determinar la duración máxima de los períodos de servicio a bordo, que dan derecho a los pescadores a la repatriación, debería tomarse nota de los factores que afectan al entorno laboral de los pescadores. Los Estados Miembros tal vez consideren oportuno, cuando sea posible, tratar de reducir al mínimo el tiempo de servicio a la luz de los cambios y avances tecnológicos, y guiarse por las recomendaciones internacionales y de la industria sobre estas cuestiones.

En lo que respecta a los destinos a los cuales puede repatriarse a un pescador, entre dichos destinos deberían contarse los países con los cuales puede considerarse que el pescador tiene una conexión considerable, incluidos:

- el lugar en el cual el pescador acordó concluir un acuerdo de trabajo;
- el lugar estipulado en un convenio colectivo;
- el país de residencia del pescador, u
- otro lugar que se pueda haber acordado mutuamente en el momento de la contratación.

Se debería permitir a los pescadores que elijan, entre los destinos establecidos, el lugar al que desean ser repatriados.

Los Estados Miembros tal vez consideren oportuno asimismo examinar cualquiera de las disposiciones especiales con respecto a los pescadores jóvenes menores de 18 años que realizan su primer viaje al extranjero.

Artículo 21, párrafos 4 y 5 – omisión de autorizar la repatriación por parte del propietario o el empleador

La legislación nacional u otras medidas deberían asegurar que se respete el derecho del pescador a la repatriación en el caso de que el propietario de un buque pesquero, por cualquier motivo, no proporcione los medios ni sufrague los costos de la repatriación, y que el Estado Miembro tenga derecho a reclamar al propietario el reembolso de todo gasto. El Estado del pabellón tomará las medidas necesarias para la repatriación si el propietario del buque pesquero omite hacerlo.

Si una tercera parte (por ejemplo, una agencia de empleo privada) incumple su obligación de repatriar a un pescador, y el buque pesquero debe sufragar dicha repatriación, el propietario tiene derecho a reclamar el reembolso de los gastos correspondientes.

Autoridades competentes

Dado que se trata de la autoridad encargada de velar por el cumplimiento de la legislación, es probable que se encomiende a la autoridad competente la responsabilidad de prestar toda la asistencia práctica posible a los pescadores abandonados y de intervenir en caso de conflicto entre los propietarios y los pescadores en relación con la repatriación. Dicha asistencia puede incluir asegurar que se informe inmediatamente al representante consular o local del Estado del pabellón y al Estado de nacionalidad o el Estado de residencia del pescador de la situación en la que se encuentra el pescador, para asegurar que la repatriación del pescador no se prolongue.

A fin de obtener más orientación sobre los casos de pescadores abandonados, la autoridad competente tal vez considere oportuno consultar la Resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI relativa a las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. En esta resolución, que se aplica asimismo a los pescadores que trabajan a bordo de buques que realizan viajes internacionales, se recomienda que los propietarios de buques y los propietarios de buques pesqueros adopten medidas para asegurar que se proporcione un sistema adecuado de seguridad financiera para la gente de mar y los pescadores en caso de abandono, y contiene unas Directrices asociadas en las que se establecen las principales características y el alcance de la cobertura del sistema de seguridad financiera, junto con recomendaciones para la certificación de dichos sistemas.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios y los operadores de buques pesqueros deberán asegurarse de que las condiciones en las que un pescador tiene derecho a la repatriación se expliquen claramente al pescador. Invariablemente, dichas condiciones deberían estar contenidas en el acuerdo de trabajo o en un convenio colectivo. Incumbe al propietario asegurarse de que las condiciones sean coherentes con la legislación nacional u otras medidas del Estado del pabellón para la repatriación de los pescadores.

Con independencia de las condiciones ofrecidas o aceptadas por el pescador, el propietario deberá sufragar el costo de la repatriación (como se indica más arriba, en el párrafo 2 del artículo 21), cuando ello esté previsto en la legislación nacional u otras medidas del Estado del pabellón, o cuando la necesidad de repatriación haya surgido por causas ajenas al pescador.

La responsabilidad del propietario de sufragar los costos, o de conceder este derecho, puede ser asumida por el propietario o cubierta por las empresas aseguradoras del propietario. Alternativamente, los propietarios pueden ser miembros de una asociación que preste dicho servicio.

En el caso de que el propietario decida repatriar a un pescador que ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas del acuerdo de trabajo, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el propietario no deberá sufragar el costo de la repatriación. En tales casos, se esperaría que los propietarios justificaran claramente sus acciones.

Entre las medidas prácticas que los propietarios deberán considerar con respecto a la repatriación se incluyen las siguientes:

- exenciones del pago de los costos de los trámites de repatriación (que deberán notificarse por escrito) proporcionadas a los proveedores de servicios, tales como las agencias de contratación;
- gestiones de la agencia local y transferencias monetarias;
- asuntos consulares y de inmigración;
- pago de gastos hospitalarios y de servicios de salud;
- gastos de hotel y de transporte;
- dificultades lingüísticas, y
- cuidados a largo plazo.

El párrafo 5 del artículo 21 hace referencia a la recuperación del costo de la repatriación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes. Entre los acuerdos contractuales pueden figurar aquéllos concluidos con agentes de contratación de tripulantes o, en el caso de que la repatriación fuera necesaria debido a un accidente marítimo, con la parte responsable del accidente o de un evento similar que diera lugar a que se incurriera en costos de repatriación, o con las empresas aseguradoras de un propietario.

Habida cuenta de la necesidad de proteger a los pescadores jóvenes (pescadores menores de 18 años que han prestado servicio durante al menos cuatro meses a bordo en su primer viaje al extranjero y a los que se ha considerado no aptos para el servicio en el mar), los propietarios tal vez estimen oportuno contemplar en particular la posibilidad de incluir en los acuerdos de trabajo disposiciones que prevean que dichos pescadores sean repatriados en el primer puerto adecuado y sin cargo alguno para el pescador.

Pescadores y sus representantes

El artículo 21 prevé que los pescadores tendrán derecho a la repatriación en virtud de la legislación nacional u otras medidas del Estado del pabellón sin costo alguno para los pescadores, si han cumplido las condiciones establecidas en el acuerdo de trabajo.

Los pescadores que no hayan cumplido sus obligaciones derivadas del acuerdo de trabajo o que hayan cometido un incumplimiento grave de las condiciones previstas en el mismo

deberán sufragar el costo de su repatriación. Ejemplos de dicho incumplimiento grave que podría justificar la repatriación a cargo del pescador pueden ser los siguientes:

- provocar alteraciones del orden público, perturbar la paz o crear una atmósfera tensa a bordo, y
- dañar o destruir deliberadamente la propiedad o el equipo del propietario, etc.

Todos los pescadores deberían tomar precauciones al firmar un acuerdo de trabajo, en particular cuando éste conlleve trabajar a bordo de un buque pesquero que enarbola un pabellón extranjero. Deberían verificar que su derecho a la repatriación estipulado en el Convenio núm. 188 se establece claramente y que forma parte del acuerdo de trabajo de los pescadores. En el caso de que un convenio colectivo contenga condiciones adicionales que afecten al derecho de los pescadores a la repatriación, deberían tomar precauciones adicionales para asegurarse de que los derechos están en consonancia con los estipulados en el Convenio núm. 188. A este respecto, si los pescadores tienen cualquier duda, deberían pedir asesoramiento a su sindicato, asociación, la autoridad competente o cualquier otra entidad independiente.

Inspección e inspectores

En lo tocante al derecho a la repatriación, los inspectores, al verificar los acuerdos de trabajo de los pescadores, deberían asegurarse de que las condiciones para la repatriación de un pescador se establecen claramente, que están en consonancia con la legislación nacional y otras medidas, y que son comprendidas por los pescadores de que se trate.

En el caso de que un acuerdo de trabajo sea inspeccionado y se constate que ha vencido, o que no se brindó a un pescador la oportunidad de ser repatriado cuando tenía derecho a la repatriación, entre otras cosas por haber trabajado el período de tiempo mínimo que da derecho a la misma, el inspector puede considerar oportuno establecer las razones por las que no se permitió que el pescador abandonara el buque.

Parte IV – Condiciones de servicio

Contratación y colocación

Artículo 22

Contratación y colocación de pescadores

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

Agencias de empleo privadas

4. Todo Miembro que haya ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), podrá atribuir, en virtud del mismo, ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas que presten los servicios especificados en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 1 de dicho Convenio. Las responsabilidades respectivas de dichas agencias y de los propietarios de buques pesqueros, que serán las “empresas usuarias” a efectos de dicho Convenio, se determinarán y atribuirán de conformidad con el artículo 12 del mismo. Los Miembros mencionados en el párrafo anterior deberán adoptar leyes, normativas u otras medidas a efectos de que ninguna de las responsabilidades u obligaciones atribuidas a las agencias de empleo privadas que presten el servicio, y a la “empresa usuaria”, según lo dispuesto en el presente Convenio, impida al pescador hacer valer un derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero.
5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 4, el propietario del buque pesquero seguirá siendo responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador respecto del cual, en virtud del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), dicho propietario del buque pesquero sea la “empresa usuaria”.
6. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio deberá ser interpretada en el sentido de que impone a un Miembro la obligación de permitir en su sector pesquero la actividad de agencias de empleo privadas como las mencionadas en el párrafo 4 del presente artículo.

Contratación y colocación - Artículo 22

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

En el artículo 22 se hace referencia a la contratación y colocación de los pescadores por servicios tanto públicos como privados, y en los párrafos 4 a 6 se aborda la cuestión de la utilización de agencias de empleo privadas en el sector pesquero.

El Convenio sobre la contratación y colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), que revisa un convenio anterior adoptado en 1920, reglamenta los servicios de contratación y colocación tanto públicos como privados para la gente de mar y los propietarios de buques y, previa celebración de consultas, puede aplicarse asimismo a los pescadores. Estos convenios anteriores son revisados por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006). El MLC, 2006, no se aplica a los buques pesqueros. Por este motivo, las disposiciones sobre la contratación y colocación se han incluido en el Convenio núm. 188.

En el Convenio núm. 188 no se prevé la obligación de un Estado Miembro de explotar un servicio público de contratación y colocación para los pescadores y los propietarios de buques pesqueros, ni se impone a los Estados la obligación de permitir agencias de empleo privadas (con independencia de que presten servicios de colocación o de búsqueda de empleo) en su sector pesquero.

Con respecto a los servicios públicos de contratación y colocación, se exige a los Estados Miembros que hayan ratificado el Convenio que:

- se aseguren de que este servicio forma parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores, o sea coordinado por éste;
- prohíban que los servicios de contratación y colocación usen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo o a disuadirlos de ello, y
- prohíban que se imputen a los pescadores, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros gastos correspondientes a su contratación o colocación.

Por lo referente a los servicios privados de contratación y colocación (incluidos los servicios de empleo privados que prestan servicios relacionados con la búsqueda de empleo), estos servicios deberán operar:

- en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrán establecerse, mantenerse o modificarse previa celebración de consultas.

Asimismo, el Estado Miembro:

- deberá prohibir que los servicios privados relacionados con la búsqueda de empleo usen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo o a disuadirlos de ello;
- deberá prohibir que se imputen a los pescadores, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros gastos correspondientes a su contratación o colocación, y
- deberá fijar las condiciones en que cualesquiera licencias, certificados o autorizaciones similares podrán suspenderse o retirarse en caso de infracción a la

legislación pertinente, y especificará las condiciones en los servicios orientados a la búsqueda de empleo podrán ejercer sus actividades.

En algunos países, se ha recurrido cada vez más a agencias de empleo privadas en el sector pesquero. En el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), que se aplica a todas las categorías de trabajadores y a todos los sectores de actividad económica, incluidos los pescadores y las pesquerías, y al que se hace referencia en los párrafos 4 y 5 del artículo 22 del Convenio núm. 188, se distingue entre dos tipos de servicios prestados por las agencias de empleo privadas:

- a) servicios destinados a vincular ofertas y demandas de empleo, sin que la agencia de empleo privada pase a ser parte en las relaciones laborales que pudieran derivarse, y
- b) servicios consistentes en emplear trabajadores con el fin de ponerlos a disposición de una tercera persona, física o jurídica (en adelante “empresa usuaria”), que determine sus tareas y supervise su ejecución.

El primer tipo de servicio, al que se hará referencia como “PEA-A”, está relacionado con la “búsqueda de empleo”. En este caso, la agencia de empleo privada se limita simplemente a vincular al pescador y al propietario del buque pesquero.

El segundo tipo, al que se hará referencia como “PEA-B”, se refiere a un pescador “colocado” a bordo de un buque pesquero. En este caso, el pescador trabaja a bordo del buque sobre la base de un acuerdo de trabajo del pescador celebrado entre el pescador y la agencia de empleo privada, y el propietario del buque pesquero será la “empresa usuaria”.

Es importante tener presentes estas distinciones al leer el artículo 22.

Si un Estado Miembro de la OIT ratifica el Convenio núm. 188, y ratifica asimismo, o ha ratificado, el Convenio núm. 181, se podrán asignar a las agencias de empleo privadas que “colocan” a los pescadores ciertas responsabilidades previstas en el Convenio núm. 188. Dicho Miembro también determinará y asignará las responsabilidades respectivas de dicha agencia de empleo privada y de los propietarios de buques pesqueros utilizando a los pescadores “colocados” tal como se estipula en el artículo 12 del Convenio núm. 181 en relación con:

- la negociación colectiva;
- el salario mínimo;
- el tiempo de trabajo y las demás condiciones de trabajo;
- las prestaciones de seguridad social obligatorias;
- el acceso a la formación;
- la protección en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo;
- la indemnización en caso de accidente del trabajo o enfermedad profesional;
- la indemnización en caso de insolvencia y la protección de los créditos laborales, y
- la protección y las prestaciones de maternidad, y la protección y prestaciones parentales.

Por ejemplo, el Estado puede decidir que la responsabilidad de cuestiones como la seguridad y la salud en el trabajo a bordo del buque pesquero no se asigne a las agencias de empleo privadas, pero sí la responsabilidad de cuestiones como los salarios. Con independencia de la decisión que se tome, el propietario del buque pesquero será considerado responsable si la agencia incumple sus obligaciones con los pescadores.

Asimismo, independientemente del modo en que se asignen dichas responsabilidades, el pescador no perderá el derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero.

Habida cuenta del derecho internacional privado, la “colocación” transfronteriza puede crear dificultades jurídicas, en particular si la agencia de empleo privada y el pescador deciden que se aplique al acuerdo de trabajo del pescador la legislación de un país que no sea la del Estado del pabellón. Por lo tanto, el Estado del pabellón deberá asegurarse de que su legislación y otras medidas para la aplicación del Convenio núm.188 y, posiblemente, del Convenio núm. 181, se apliquen al acuerdo de trabajo del pescador, sea cual fuere la legislación que hayan elegido las partes en el acuerdo.

Autoridades competentes

La autoridad competente puede identificar las violaciones de la legislación nacional o del sistema de licencias o certificación a través de inspecciones de las agencias privadas que prestan servicios de colocación o de búsqueda de empleo, de las quejas presentadas, o de los informes de las inspecciones de control por el Estado del pabellón o el Estado del puerto. Algunos ejemplos de violaciones de la legislación nacional que podrían ser considerar motivo suficiente para suspender o retirar una licencia o un certificado son cobrar a los pescadores unos honorarios por su incorporación al buque, obtener comisiones de los pescadores deduciendo sumas determinadas de sus salarios que les son remitidos o de las capturas y de cualquier otra remuneración, y mantener listas negras.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios de buques pesqueros, al recurrir a agencias de contratación y colocación privadas, deberían asegurarse de que éstas actúen de conformidad con la legislación nacional en consonancia con el Convenio núm. 188.

Los propietarios de buques pesqueros no tienen la obligación de utilizar a pescadores proporcionados por servicios privados de contratación y colocación (PEA-As), ni a pescadores empleados o propuestos por agencias de empleo privadas (PEA-Bs) que realizan su actividad comercial en un Estado que haya ratificado el Convenio núm. 188 o el Convenio núm. 181. Sin embargo, si el propietario de un buque pesquero utiliza a pescadores que han sido propuestos por una agencia de empleo privada (PEA-B), debería informarse a dichos pescadores de la legislación nacional y otras medidas aplicables, así como de las responsabilidades respectivas asignadas a los propietarios de buques pesqueros y a las agencias de empleo privadas (PEA-Bs).

Habida cuenta de la condición jurídica especial de la que gozan los pescadores “colocados”, y de la responsabilidad general del propietario del buque pesquero de asegurarse de que el capitán o patrón disponga de los recursos y medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Convenio núm. 188, los propietarios de buques pesqueros deberían asegurarse de que la autoridad del empleador para asignar tareas al pescador de que se trate y supervisar la ejecución de dichas tareas sea transferida al propietario del buque pesquero. Por lo general, esto se realiza por medio del acuerdo de servicio (contrato) con la agencia de empleo privada.

En vista de sus responsabilidades, los propietarios de buques pesqueros deberían asegurarse asimismo de que el pescador y la agencia de empleo privada hayan convenido, en el acuerdo de trabajo escrito del pescador, que el pescador deberá ser empleado con el

fin de ponerlo a disposición de una tercera persona (el propietario del buque pesquero) que haya sido autorizada para asignar tareas al pescador y supervisar la ejecución de dichas tareas, lo que en la práctica sucede a través del capitán o patrón.

Los propietarios de buques pesqueros deberían comprender asimismo que, al utilizar a pescadores que están empleados por una agencia de empleo y a los que ésta ha puesto a su disposición, deberán asumir ellos mismos la responsabilidad en el caso de que la agencia incumpla sus obligaciones con los pescadores colocados a bordo de sus buques. A reserva de lo dispuesto en la legislación aplicable, los pescadores “colocados” podrían tener derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero para garantizar las quejas presentadas contra la agencia de empleo privada y, ulteriormente, contra el propietario del buque pesquero.

Los representantes de los propietarios de buques pesqueros tienen la oportunidad de celebrar consultas con el Estado Miembro con miras al establecimiento, mantenimiento o modificación de la legislación u otras medidas relativas a un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación de los servicios privados de contratación y colocación para los pescadores (PEA-As).

En el caso de que un Estado Miembro haya ratificado el Convenio núm. 181, los representantes de los propietarios de buques pesqueros deberían asegurarse de que, durante las consultas en las que participan las agencias de empleo privadas que emplean a los pescadores con el fin de ponerlos a disposición de una tercera persona (en particular, propietarios de buques pesqueros), las responsabilidades respectivas, tal y como se hayan estipulado en el artículo 12 del Convenio núm. 181, se determinen y distribuyan claramente entre las agencias de empleo privadas y los propietarios de buques pesqueros.

Los propietarios de buques pesqueros deberían conocer la legislación aplicable que protege los derechos de los pescadores colocados contemplados en los convenios colectivos.

Pescadores y sus representantes

Se debería consultar a los representantes de los pescadores con respecto al establecimiento, el mantenimiento y la modificación de todo sistema normalizado de licencias, certificación u otra forma de reglamentación de los servicios privados de contratación y colocación para los pescadores en un Estado Miembro.

En el caso de que el Estado Miembro haya ratificado el Convenio núm. 181, los representantes de los pescadores deberían asegurarse de que, durante la celebración de consultas en las que participan las agencias de empleo privadas que emplean a los pescadores con el fin de ponerlos a disposición de una tercera persona (en particular, propietarios de buques pesqueros), las responsabilidades respectivas, tal como se estipulan en el artículo 12 del Convenio núm. 181, se determinen claramente y se distribuyan entre las agencias de empleo privadas (PEA-Bs) y los propietarios de buques pesqueros.

Al utilizar un servicio privado de contratación y colocación (PEA-A) para buscar un empleo, los pescadores deberían asegurarse de que la autoridad competente ha autorizado, certificado o reglamentado de otro modo el servicio con objeto de que pueda operar en el sector pesquero.

Antes de aceptar una oferta de un servicio privado de contratación y colocación para trabajar a bordo de un buque pesquero, los pescadores también deberán asegurarse de

que el servicio no les impute, directa o indirectamente, honorarios u otros gastos correspondientes a los servicios de contratación y colocación prestados.

Todo pescador que sea empleado por una agencia de empleo privada (PEA-B) con el fin de ponerlo a disposición del propietario de un buque pesquero que asigne tareas al pescador y supervise la ejecución de las mismas, debería asegurarse de que en el acuerdo de trabajo escrito del pescador se prevea dicha transferencia de la autoridad del empleador a una tercera persona. El pescador debería determinar si el Estado del pabellón ha ratificado el Convenio núm. 181, o no. En caso afirmativo, el pescador debería establecer asimismo qué responsabilidades del propietario del buque pesquero han sido asignadas a la agencia de empleo privada que emplea al pescador. También debería informarse a dicho pescador de que el propietario del buque pesquero será considerado responsable si la agencia de empleo privada incumple sus responsabilidades con el pescador. El pescador también debería conocer el derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero para garantizar la presentación de quejas contra la agencia de empleo privada y, ulteriormente, contra el propietario del buque pesquero.

Por último, los pescadores “colocados” deberían conocer la legislación aplicable del Estado del pabellón al que pertenece el buque pesquero que protege sus derechos en el marco de convenios colectivos.

Inspección e inspectores

Las unidades de inspección de un Estado Miembro que haya ratificado el Convenio núm. 188 tal vez deban inspeccionar los servicios de contratación y colocación, a petición de la autoridad competente o a través de otras normas nacionales, con el fin de verificar si operan de conformidad con la legislación nacional u otras medidas.

En el caso de los servicios privados de contratación y colocación, los inspectores deberán verificar que dichos servicios:

- operan de conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación;
- no imputan a los pescadores ningún tipo de honorario o gasto por los servicios que prestan distintos de los honorarios o gastos permitidos por la legislación nacional u otras disposiciones jurídicas, y
- no se dedican a actividades que dificulten o impidan que los pescadores obtengan un empleo.

En el caso de que el Estado Miembro haya ratificado el Convenio núm. 181 y que existan agencias de empleo privadas que “colocan” a los pescadores, los inspectores deberán verificar que dichas agencias conocen y cumplen las responsabilidades con respecto a las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros que les han sido asignadas.



Parte IV – Condiciones de servicio

Remuneración de los pescadores

Artículo 23

Todo Miembro, previa celebración de consultas, deberá adoptar una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores perciban una remuneración mensual o de otra periodicidad.

Artículo 24

Todo Miembro deberá exigir que todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos.

Remuneración de los pescadores – Artículos 23 y 24

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Los artículos 23 y 24 hacen referencia a la remuneración de los pescadores, si bien difieren, ya que el artículo 23 versa sobre los salarios, mientras que el artículo 24 se refiere a las remuneraciones. Para muchos pescadores, cuando no para la mayoría de ellos, la pesca ha sido y sigue siendo una empresa conjunta en la cual los ingresos se derivan de la participación en los beneficios obtenidos de la venta de las capturas. Esta situación persiste en mayor o menor grado en la actualidad, en los casos en que la remuneración basada en el reparto de las capturas (“a la parte”) puede afectar considerablemente a la remuneración total percibida. En tiempos más recientes, cuando se contrata a los pescadores sobre la base de contratos de duración determinada, algunos pescadores perciben un salario regular, junto con un importe correspondiente a su participación en los beneficios obtenidos de la venta de las capturas. Por lo tanto, es preciso distinguir entre el salario y las remuneraciones, como se desprende de estos dos artículos similares pero independientes. El salario puede considerarse un importe contractual o garantizado, mientras que las remuneraciones abarcan todos los beneficios, inclusive la remuneración por horas suplementarias, la participación en los beneficios obtenidos de la venta de las capturas, primas, prestaciones, vacaciones pagadas, etc.

Así pues, el artículo 23 hace referencia exclusivamente a los pescadores que perciben un salario. Los Estados Miembros, al celebrar consultas con miras a elaborar y adoptar una legislación u otras medidas sobre la regularidad del pago de los salarios, sólo deberán asegurarse, de conformidad con lo previsto en este artículo, de que los pescadores que perciben un salario lo reciban mensualmente o con otra periodicidad.

Los Estados Miembros deberían contemplar la posibilidad de imponer sanciones o penalizaciones en los casos en que el pago de las remuneraciones se retrase indebidamente o de que los propietarios y/o agencias de empleo no efectúen pagos regulares.

En virtud del artículo 24, los Estados Miembros deberán exigir que todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos. Un Estado Miembro tal vez considere oportuno celebrar consultas sobre el contenido del párrafo 14 de la Recomendación núm. 199, relativo al derecho de los pescadores a percibir adelantos con cargo a su remuneración. Ejemplos de formas de pago son transferencias bancarias, cheques bancarios, giros postales o giros bancarios. Todo Estado Miembro deberá examinar los servicios y medios disponibles en su propio país para dar efecto a esta disposición, teniendo en cuenta todo control del tipo de cambio que pueda existir. Con respecto al requisito de que la transferencia de las remuneraciones se realice sin costo alguno para el pescador, pueden surgir algunas dificultades al asegurar que se ha pagado todo el importe, ya que las organizaciones que prestan dicho servicio exigirán que el pago se efectúe en forma de honorarios o de otro tipo de comisión por los servicios prestados. Por lo tanto, el Estado puede considerar, al adoptar una legislación relativa a la no imputación de costo alguno al pescador, si esto debería incluir los gastos imputados por el banco u otra entidad que realice la transferencia, o no.

Cabe señalar que los requisitos de los artículos 23 y 24 no exigen que el Estado celebre debates o adopte una legislación sobre el modo en que se deberán determinar el salario o las remuneraciones que han percibido los pescadores. A este respecto, un Estado Miembro puede considerar oportuno asegurarse de que el salario percibido por un pescador que trabaja a bordo de un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 metros (tal como se prevé en el párrafo 15 de la Recomendación núm. 199) que enarbola su pabellón cumpla las disposiciones nacionales sobre el salario mínimo que existan, pero no tiene obligación de hacerlo de conformidad con lo estipulado en el Convenio núm. 188.

Autoridades competentes

En algunos países, el salario y las remuneraciones percibidos por los pescadores están reglamentados, y los acuerdos de trabajo se deben verificar y aprobar antes de que puedan hacerse efectivos, con el fin de asegurar que cumplen las normas nacionales mínimas. Este proceso de verificación y aprobación les hace jurídicamente vinculantes para el propietario del buque pesquero y el pescador. En tales situaciones, la(s) autoridad(es) competente(s) podrá(n) actuar, no sólo como el árbitro, sino también como el registrador y depositario de dichos acuerdos. En el caso de que la autoridad competente verifique y apruebe las remuneraciones percibidas por los pescadores, esto no eximirá al propietario del buque pesquero del cumplimiento de las obligaciones derivadas del artículo 20 con miras a asegurar que todo pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito.

Tal vez se asigne asimismo a la autoridad competente la responsabilidad de solucionar las quejas o conflictos dimanantes de los retrasos en el pago o del impago.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

En virtud de las obligaciones derivadas de los artículos 23 y 24 del Convenio, se concede a los propietarios el derecho a participar en las consultas celebradas con el Estado Miembro con respecto a la necesidad de asegurar que los pescadores a los que se paga un salario lo perciban mensualmente o con otra periodicidad. Es probable que la fijación de los momentos en que se deberá pagar a los pescadores sea una cuestión que deberá negociarse con los pescadores, y no con el Estado.



En lo que respecta a la obligación de asegurar que los pescadores dispongan de un medio para transferir las remuneraciones a sus familias sin costo alguno, los propietarios pueden aprovechar los servicios electrónicos o impresos que existen, o ambos, a condición que se pague a los pescadores la totalidad del importe al que tienen derecho o que han ganado. En lo tocante a la expresión “sin costo alguno”, el propietario deberá asumir el costo de la transacción electrónica o de la adquisición de cheques, giros postales o giros bancarios, o todo otro costo en que se incurra al efectuar el pago. El Convenio no plantea cuestiones de tipo de cambio en los casos en que los pagos se efectúan en una divisa que sea distinta de la divisa establecida en el país de origen del pescador. Se recomienda a los propietarios, a los efectos de proporcionar pruebas inmediatas a los inspectores encargados del control por el Estado del puerto, que lleve o establezcan a bordo un registro de los pagos efectuados a los pescadores.

Pescadores y sus representantes

Los pescadores deberían asegurarse de que, durante las consultas celebradas, se acuerda una definición mutuamente aceptable de pago regular antes de incorporarse en la legislación. La cuestión para los pescadores es confiar en que el salario se pague con regularidad, y no a intervalos poco frecuentes o irregulares.

En el caso de que los pagos se retengan o demoren indebidamente, los pescadores podrán presentar una queja al propietario y/o la autoridad competente solicitando su intervención. Los pescadores también podrán acogerse al derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero hasta que los pagos pendientes se hayan efectuado en su totalidad.

Inspección e inspectores

Los inspectores, al verificar el cumplimiento con las normas nacionales, pueden pedir que se les muestren los acuerdos de trabajo que se conservan a bordo del buque pesquero para confirmar que las remuneraciones debidas a los pescadores se han calculado (como se prevé en el apartado i) del anexo II) y se han pagado en su totalidad y oportunamente. En el caso de que no conserve un registro de los pagos a bordo del buque, un inspector puede aprovechar para entrevistar a los pescadores que trabajan a bordo, con el fin de confirmar que los pagos se han realizado efectivamente de conformidad con los requisitos nacionales y con el acuerdo de trabajo del pescador. Asimismo, un inspector tal vez considere oportuno verificar que los pescadores han percibido regularmente las remuneraciones que les corresponden.

Al entrevistar a un pescador con respecto a la cuestión del salario y las remuneraciones, los inspectores también deberían establecer si los pescadores han podido transferir dichas remuneraciones a sus familias sin costo alguno.

En el caso de que una inspección tenga lugar en las instalaciones del propietario, los inspectores podrán pedir que se les muestren copias de los acuerdos de trabajo de los pescadores y, según proceda, de los convenios colectivos, para verificar que el contenido de los mismos relativo al salario y las remuneraciones está de conformidad con los requisitos nacionales y las normas mínimas aplicables. Asimismo, los inspectores pueden estimar oportuno verificar, al examinar las cuentas, que los importes se han calculado correctamente, que se han efectuado los pagos debidos al pescador y que no se ha imputado al pescador costo alguno por la transferencia de las remuneraciones a sus familias, incluidos los anticipos.



Parte V

Alojamiento y alimentación



Part V - Alojamiento y alimentación

Artículo 25

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón.

Artículo 26

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberán abarcar, según proceda, las cuestiones siguientes:

- a) aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento;
- b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general;
- c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación;
- d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivos;
- e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento;
- f) instalaciones sanitarias, incluidos retretes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y
- g) procedimientos para responder a las quejas relativas a condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del presente Convenio.

Artículo 27

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes;
- b) se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada, y
- c) los alimentos y el agua potable sean provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. Sin embargo, de conformidad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador.

Artículo 28

1. La legislación u otras medidas que adopte el Miembro con arreglo a los artículos 25 a 27 darán pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros. El anexo III podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 45.
2. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

Alojamiento y alimentación – Artículos 25 y 28

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Las normas contenidas en los artículos 25 a 28 y en el anexo III son normas mínimas, y nada deberá impedir a los Estados Miembros adoptar unas normas más estrictas.

Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los requisitos establecidos en el anexo III, podrá, a menos que se estipule otra cosa en el presente Convenio, aplicar el anexo III mediante las disposiciones contenidas en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones del anexo III.

El artículo 25 prevé que los Estados Miembros deberán adoptar una legislación u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarboles su pabellón. En los artículos 26 y 27 se enumeran cuestiones específicas relacionadas respectivamente con el alojamiento y la alimentación. El artículo 28 contiene dos disposiciones: a) cuando los Estados Miembros adopten una legislación y otras medidas con respecto a los artículos 25 a 27, dicha legislación dará pleno efecto a los requisitos en materia de alojamiento contenidos en el anexo III, y b) todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

Al solo efecto del párrafo 2 del artículo 28, “equivalencia sustancial” significa que la legislación nacional u otras medidas, y las disposiciones del Convenio pueden diferir en algunos detalles y entre ellas, pero que los Estados deberían comprometerse a asegurar que se respeten las metas generales previstas por las disposiciones del Convenio. Así pues, en el caso de que no haya plena conformidad con las disposiciones detalladas del Convenio, la prueba que habrá de realizarse será determinar, en primer lugar, cuál es la meta o las metas generales del Convenio, es decir, su objeto u objetos y su propósito o propósitos. Éstas pueden presentarse como una meta principal y varias metas subordinadas. La prueba de la equivalencia sustancial puede consistir en determinar si el Estado ha demostrado que respeta, o acepta, la meta objetiva general del Convenio y ha promulgado una legislación que conduzca a su cumplimiento y, en ese caso, si el efecto de dicha legislación es asegurar el logro de las metas subordinadas del Convenio.



Los requisitos contenidos en el artículo 26 relativos al alojamiento se aplican a todos los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado Miembro, por lo que las disposiciones de los apartados a) a g) deberán tenerse en cuenta al adoptar la legislación u otras medidas.

Los requisitos contenidos en el anexo III se aplican a todos los buques pesqueros nuevos con cubierta, a reserva de cualesquiera exclusiones específicas previstas por un Estado Miembro cuando se planteen problemas especiales y de fondo, tal como se especifica en el artículo 3, a condición de que, cuando sea factible, se tomen medidas para extender progresivamente los requisitos del Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros de que se trate. En el párrafo 2 del anexo III se prevé asimismo que la autoridad competente de los Estados Miembros, previa celebración de consultas, deberá aplicar los requisitos del anexo III a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere factible y razonable.

Las disposiciones relativas al alojamiento, los alimentos y el agua potable requieren que el Estado elabore y promulgue una legislación, y que se identifique a las autoridades competentes respectivas responsables de aplicar la legislación. Está claro que la mayoría de los requisitos que se aplicarán serán de naturaleza técnica y estarán relacionados con el diseño, la estructura y las obligaciones impuestas a los propietarios de buques pesqueros en lugar de a los pescadores. Sin embargo, debería señalarse que, en virtud del párrafo 10 del anexo III, se exigirá que los planos detallados del alojamiento a bordo de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, y de los buques de la misma dimensión que reemplacen su pabellón, así como la información correspondiente, se sometan a la aprobación de la autoridad competente o de una entidad habilitada a tal efecto por ésta. Al determinar a qué entidades puede habilitarse para realizar esta labor, la autoridad competente deberá asegurarse de que la entidad en cuestión tiene la capacidad para ello, las competencias necesarias y el conocimiento técnico de las disposiciones contenidas en el Convenio núm. 188. Por lo general, esta labor entraría en el ámbito de competencia de las instituciones públicas, sociedades de clasificación o arquitectos navales considerados calificados para actuar como “organización reconocida”. Los Estados Miembros que habilitan a organizaciones reconocidas deberían mantener un registro de las organizaciones a las que han habilitado a tal efecto, que contenga información detallada sobre el alcance de la habilitación.

El término “organización reconocida” se utiliza para describir las instituciones públicas u otras organizaciones (incluidas las del Estado Miembro, si este último está de acuerdo) que se reconocen como competentes e independientes para realizar inspecciones y expedir certificados, o ambas cosas. Esta expresión se utiliza con frecuencia en el MLC, 2006 y en los convenios de la OMI.

Autoridades competentes

Aplicación de los artículos 26 a 28

Es probable que las responsabilidades relativas al alojamiento, los alimentos y el agua potable sean compartidas entre las autoridades nacionales competentes, ya que los requisitos referentes al alojamiento son de naturaleza técnica, mientras que las disposiciones relativas a los alimentos y al agua potable aluden a la salud y la higiene, cuya responsabilidad puede entrar en el ámbito de competencia de la autoridad pública de salud.

Con respecto a las cuestiones técnicas, la autoridad competente responsable deberá tener conocimientos técnicos para comprender e interpretar los diseños del constructor y toda otra información que le sea proporcionada, en particular cuando conllevan cuestiones de equivalencia sustancial, ya que tendrán que discutirlos en profundidad con los constructores y/o los propietarios. Debería considerarse que la utilización de organizaciones reconocidas no exime a la autoridad competente de la responsabilidad general de cumplir las obligaciones derivadas del Convenio.

Las autoridades competentes deberían tener en cuenta asimismo las orientaciones sobre el alojamiento contenidas en la Recomendación núm.199 y, en particular, en los párrafos 16 a 18, que se repiten a continuación a título de referencia:

16. Al determinar requisitos u orientaciones en este ámbito, las autoridades competentes deberían tomar en consideración las directivas internacionales en materia de alojamiento, alimentación, salud e higiene relativas a las personas que trabajan o viven a bordo de buques, incluidas las ediciones más recientes del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (FAO/OIT/OMI) y de las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños.
17. La autoridad competente debería colaborar con las organizaciones y organismos pertinentes a fin de elaborar y difundir a bordo material didáctico, información y orientaciones sobre seguridad y salud en relación con la alimentación y el alojamiento a bordo de los buques pesqueros.
18. Las inspecciones del alojamiento de la tripulación requeridas por la autoridad competente deberían llevarse a cabo al mismo tiempo que las investigaciones o inspecciones iniciales o periódicas realizadas con otros fines.”

Los temas enumerados en el artículo 26 son de naturaleza general y, dependiendo de la legislación nacional, podrán aplicarse a todos los buques pesqueros que enarbolen el pabellón del Estado. Con respecto a los buques nuevos con cubierta, la autoridad competente deberá remitirse a los requisitos especificados en el anexo III en lo tocante a todas las especificaciones técnicas. Más adelante se proporcionan comentarios y orientaciones adicionales sobre el contenido del anexo III.

Por lo referente a los alimentos y al agua potable, en el artículo 27 se identifican los temas que han de abordarse de manera general, y la autoridad competente respectiva debería consultar el anexo III (párrafos 72 a 83) en relación con las normas que deben cumplirse en el caso de los buques nuevos con cubierta. El párrafo 34 de la Recomendación núm. 199 consiste en una sola recomendación que hace referencia a la formación y las calificaciones de los pescadores que cumplan las funciones de cocinero.



La cuestión de la equivalencia sustancial cuando un Estado Miembro no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III se ha examinado más arriba. En el caso de que la legislación sea de naturaleza general y conceda a la autoridad competente la discreción de establecer su criterio, la autoridad competente debería celebrar consultas con los interlocutores sociales antes de tomar ninguna determinación. Los casos en que los requisitos del anexo III no puedan aplicarse plenamente dependerán de los numerosos factores que prevalezcan en un Estado Miembro, y cada cuestión deberá abordarse de manera individual.

Aplicación de las disposiciones del anexo III

Las disposiciones del anexo III no sólo hacen referencia a nuevas construcciones o a transformaciones importantes de buques pesqueros que reemplazan su pabellón. Cuando sea razonable y factible, podrán aplicarse a los buques existentes que se dedican a la pesca comercial. Los requisitos del anexo III no deberían aplicarse de manera aislada, ya que en algunas ocasiones tal vez sea necesario remitirse a las normas y repertorios de recomendaciones prácticas nacionales e internacionales, etc., y tomar en consideración estos instrumentos a efectos de cumplir los requisitos generales del Convenio, en particular cuando deban aplicarse equivalencias sustanciales.

La última disposición del anexo III (párrafo 84) hace referencia a que la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones del anexo III a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en

condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del anexo III. La flexibilidad que ofrece este párrafo es condicional, pero concede un cierto margen a la autoridad competente para adaptarse a algunos requisitos o a todos ellos, siempre que las condiciones generales sean no menos favorables que las previstas en el anexo III.

Párrafo	Medidas que deben abordarse	Referencias a párrafos del anexo III	Referencias a la Recomendación
a)	aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento	<ul style="list-style-type: none"> ● Disposiciones generales, 1 a 8 ● Planificación y control, 9 a 12 ● Proyecto y construcción, 3 a 20 	Párrafos 19 a 21
b)	mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general	<ul style="list-style-type: none"> ● Cocina y despensa, 73, 76 y 77 ● Condiciones de limpieza y habitabilidad, 80 a 82 ● Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de éste, 83 	Párrafos 17 y 18
c)	ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación	<ul style="list-style-type: none"> ● Ventilación, 23 a 25 ● Calefacción y aire acondicionado, 26 a 28 ● Iluminación, 29 a 34 	Párrafos 20, 24 y 25
d)	mitigación de ruidos y vibraciones excesivos	<ul style="list-style-type: none"> ● Ruido y vibraciones, 21 y 22 	Párrafos 22 y 23
e)	ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento	<ul style="list-style-type: none"> ● Disposiciones generales, 35 ● Superficie, 36 a 39 ● Personas por dormitorio, 40 a 43 ● Otras disposiciones, 44 a 50 ● Comedores, 51 a 55 ● Lavanderías, 63 a 65 ● Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados, 66 a 67 ● Otras instalaciones, 68 ● Ropa de cama, vajilla y artículos diversos, 69 ● Instalaciones de recreo, 70 ● Instalaciones de comunicación, 71 ● Cocina y despensa, 72 a 77 	Párrafos 21, 26, 27, 28 y 33
f)	instalaciones sanitarias, incluidos retretes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente	<ul style="list-style-type: none"> ● Bañeras o duchas, retretes y lavabos, 56 a 62 	Párrafos 30 a 32



Artículo 26 a) y disposiciones generales del anexo III – párrafos 1 a 8

El párrafo 1 del anexo III contiene definiciones de los términos “buque pesquero nuevo” y “buque existente” a los efectos del anexo. Ambos términos se utilizan en el párrafo 2 para determinar el ámbito de aplicación del anexo III. El párrafo 1 contiene asimismo la expresión “contrato de transformación importante” que, en virtud del inciso iii), conlleva que ha comenzado una fase del montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es inferior. Deben tomarse precauciones al determinar qué constituye una transformación importante.

Anteriormente en esta sección se ha hecho referencia a los requisitos del párrafo 2 del anexo III relativos a las exclusiones permitidas para los buques nuevos con cubierta, justificadas en las condiciones establecidas en el artículo 3, y a su extensión a los buques existentes, previa celebración de consultas.

En el párrafo 3 del anexo III se establece que la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones a las disposiciones del presente anexo por lo que respecta a las embarcaciones pesqueras que permanezcan habitualmente en el mar menos de 24 horas si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones amarradas en puerto, a condición de que los pescadores interesados dispongan de las instalaciones adecuadas para descansar, alimentarse y asearse. Es difícil visualizar cómo puede elaborarse una regla general que contemple excepciones y que no conlleve la verificación de cada buque pesquero para determinar si las excepciones permitidas están en consonancia con la expresión “adecuadas”, con el fin de que un Estado Miembro pueda cumplir los requisitos del párrafo 4 relativos a su obligación de notificar toda excepción concedida por la OIT.

Los requisitos contenidos en el párrafo 5 del anexo III hacen referencia a las condiciones más estrictas que son aplicables a los buques de eslora igual o superior a 24 metros. Al prepararse para la celebración de consultas sobre la conveniencia de extender el ámbito de aplicación del anexo III a los buques de eslora de 15 a 24 metros, o no, la autoridad competente tal vez deberá determinar el tamaño del buque pesquero que puede verse afectado por la extensión del ámbito de aplicación. Si bien esto tiene ventajas evidentes para los pescadores, puede suponer costos adicionales para los propietarios de dichos buques. La opción de la extensión está calificada por las expresiones subjetivas “factible y razonable”, y esto puede suscitar un debate considerable.

También se celebran consultas sobre la posible extensión por las autoridades competentes de los requisitos relativos al ruido y las vibraciones, la ventilación, la calefacción y el aire acondicionado, y la iluminación en los espacios cerrados de trabajo y de almacenamiento. Si bien la aplicación de estos requisitos puede suponer costos adicionales o plantear dificultades prácticas a los propietarios, esto no debería utilizarse como una razón para ignorar los efectos adversos en la salud y el bienestar del pescador que puedan producirse como consecuencia de la exposición a factores ambientales anormales, en particular, aquéllos asociados con el trabajo en espacios cerrados.

El párrafo 8 ofrece a la autoridad competente una medida alternativa (arqueo bruto) que puede utilizarse en el número limitado de casos especificados en el párrafo 8 del anexo III, los cuales, sin excepción, hacen referencia a los buques de 24 metros de eslora o de eslora igual o superior a 45 metros. La utilización del arqueo bruto del buque como base de medida establecida, o de la eslora o eslora total o máxima, está vinculada directamente con

los tres tamaños reglamentarios de los buques a los que se hace referencia en el Convenio y en el anexo III, es decir, 15 metros, 24 metros y 45 metros de eslora. La base de estas opciones es de doble vertiente: en primer lugar, el diferente diseño de los buques pesqueros –si se utiliza únicamente la eslora como unidad de medida– podría traducirse en que algunos buques de volumen interior pequeño deban cumplir el requisito establecido debido a su forma fina y alargada y, en segundo lugar, muchos buques pesqueros comerciales son medidos tradicionalmente por las autoridades competentes en función de su arqueado bruto –que es una función del volumen de todos los espacios cerrados del buque. En algunos países, el arqueado bruto puede estar vinculado asimismo con la determinación de los requisitos relativos a la dotación, la seguridad u otras disposiciones reglamentarias. Las consultas deben celebrarse antes de que una autoridad competente decida qué unidad de medida pretende adoptar.

Artículo 26 a) Planificación y control - Anexo III, párrafos 9 a 12

Las disposiciones contenidas en la sección que versa sobre la planificación y el control se aplican a todos los buques pesqueros.

Cuando se construya un buque o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo del buque, la autoridad competente deberá comprobar que en dicho buque se cumplen los requisitos previstos en el anexo III.

En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros (arqueado bruto de 300), cada vez que se reconstruya o modifique considerablemente el alojamiento de la tripulación del buque pesquero, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento para verificar que cumple los requisitos del Convenio, y cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro, la autoridad competente lo inspeccionará para verificar que cumple los requisitos del Convenio que son determinados por la autoridad competente, previa celebración de consultas. La autoridad competente, o la organización reconocida en su nombre, podrá llevar a cabo asimismo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.

Cuando un buque de cualquier tamaño reemplace su pabellón, dejará de aplicarse a dicho buque todo requisito “alternativo” impuesto por el Estado competente cuyo pabellón solía enarbolar el buque.

Además de los requisitos en materia de inspección que se aplican a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, como se ha mencionado anteriormente, deberán someterse

Para el cálculo exacto del arqueado bruto, consúltese el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de la OMI, 1969.



planos detallados del alojamiento, así como la información correspondiente, a la aprobación de la autoridad competente.

Artículo 26 a), c) y d) Proyecto y construcción – Anexo III, párrafos 13 a 34

Los requisitos en materia de proyecto y construcción están contenidos en ocho subapartados:

- Altura libre (anexo III, párrafos 13 a 15)
- Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento (anexo III, párrafos 16 y 17)
- Aislamiento (anexo III, párrafo 18)
- Otras disposiciones (anexo III, párrafos 19 y 20)
- Ruido y vibraciones (anexo III, párrafos 21 y 22)
- Ventilación (anexo III, párrafos 23 a 25)
- Calefacción y aire acondicionado (anexo III, párrafos 26 a 28)
- Iluminación (anexo III, párrafos 29 a 34).

Con la salvedad de las siguientes observaciones específicas, el apéndice 4 contiene un resumen de los requisitos que han de cumplir los buques pesqueros.

Artículo 26 b) Alojamiento y cocina

Debería recordarse que una de las funciones del aislamiento es reducir al mínimo los daños causados a los trabajadores por el ruido y las vibraciones, por lo que, al aprobar los planos o instrucciones, se deberían tener en cuenta el propósito y la calidad del aislamiento.

Artículo 26 c) Ventilación

Se ponen de relieve las disposiciones del Convenio relativas a la ventilación, que son más estrictas que las contenidas en la Directiva 93/103/CEE (aplicable a todos los Estados Miembros de la OIT pertenecientes a la Unión Europea), en la que sólo se contemplan obligaciones si se utiliza una instalación de ventilación mecánica. Sin embargo, la obligación mencionada en este artículo es compatible con la Directiva, y refleja acuerdos que ya se aplican en los Estados miembros de la Unión Europea.

Artículo 26 d) Ruido y vibraciones

Con respecto a la elaboración de normas nacionales o a la adopción de normas internacionales, el capítulo 34 de la publicación de la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido titulada *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen* (en inglés) contiene un ejemplo de los límites del ruido y de las vibraciones. En la publicación de la OMI titulada *Directrices sobre la fatiga* se proporcionan otras fuentes de información detallada para su consideración.

Artículo 26 f) Instalaciones sanitarias

Se pueden hallar otras orientaciones en la publicación no vinculante de la OMI titulada *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros*, parte a) –directrices prácticas de seguridad y salud para los capitanes o patrones y las tripulaciones, cuyo capítulo 10 se

titula “Instalaciones a bordo para uso de los tripulantes”. En lo que respecta a los buques pesqueros más pequeños, se establecen una serie de principios enumerados más abajo.

Estos principios se aplicarán a los buques de eslora inferior a 12 metros, teniendo en cuenta las características de los buques, las zonas en las que faenan y otros factores, en particular los buques con cubierta. Con respecto a las instalaciones sanitarias:

- “Los retretes, cuartos de aseo, vestuarios, taquillas y otros espacios de servicios se mantendrán limpios y en buenas condiciones higiénicas y protegidos de los insectos, ratas y ratones.
- Los buques pesqueros dispondrán de equipo y materiales de limpieza necesarios para mantener las condiciones higiénicas adecuadas a bordo.
- La tripulación dispondrá de agua dulce limpia para lavarse. Se proporcionará agua potable para limpiarse los dientes.
- Los patrones de los buques pesqueros realizarán inspecciones periódicas de las condiciones en los espacios sanitarios, así como del equipo y materiales de limpieza.”

Artículo 26 e) Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados

Debería señalarse que el texto del Convenio sobre instalaciones sanitarias para la atención de pescadores enfermos o lesionados, de obligado cumplimiento para todos los buques pesqueros, es similar al de la Directiva 92/29/CEE. Sin embargo, pueden surgir problemas en el caso de que el texto del Convenio prevea que los buques de eslora igual o superior a 45 metros deban disponer de una enfermería, ya que la Directiva 92/29/CEE no vincula este requisito con la eslora, sino con una combinación de factores.

Artículo 26 g) Quejas relativas a condiciones de alojamiento

La autoridad competente debería establecer un procedimiento formal para responder a las quejas presentadas por los pescadores y por otras partes interesadas acerca de la no conformidad de las condiciones de alojamiento con los requisitos del Convenio núm. 188. El procedimiento adoptado debería contemplar la recepción y el registro de la queja, los resultados de toda investigación y de toda medida adoptada posteriormente, la conservación de los registros y la confidencialidad de la queja. Idealmente, el procedimiento adoptado debería armonizarse con el adoptado para gestionar las quejas recibidas de conformidad con las disposiciones del artículo 43 –véase más abajo.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

La mayoría de las disposiciones contenidas en los artículos 26 a 28 exigen el establecimiento de unas normas sobre el alojamiento y la alimentación por la autoridad competente. Sin embargo, en el caso de que un Estado no esté en condiciones de cumplir plenamente las disposiciones del anexo III, se podrá consultar a los propietarios con respecto a la adopción de disposiciones en la legislación u otras medidas, con la salvedad del artículo 27 que trata de los alimentos y el agua potable, que son en sustancia equivalentes.

Los propietarios deberían ser plenamente conscientes de toda medida sustancialmente equivalente adoptada por la autoridad competente, en particular en el caso de que sus buques hagan escala en puertos no pertenecientes al Estado del pabellón.



En los casos en que se hayan aplicado disposiciones sustancialmente equivalentes, convendría que el buque llevara a bordo documentos proporcionados por la autoridad competente (o la organización reconocida) o por Estado del pabellón, que prueben sus determinaciones con respecto a las equivalencias sustanciales utilizadas.

Los propietarios que se dedican a nuevas construcciones, a transformaciones importantes o a la modificación considerable del alojamiento de la tripulación, deberían, por las mismas razones arriba mencionadas, tratar de cumplir plenamente unas normas más estrictas. La aplicación de unas normas más estrictas a buques pesqueros reconstruidos o considerablemente modificados también puede demostrar ser ventajosa para un propietario en el caso de que el buque pesquero reemplace su pabellón por el de otro Estado Miembro y en el caso de que se apliquen las disposiciones del párrafo 11 del anexo III.

Pescadores y sus representantes

En virtud del párrafo g) del artículo 26, los Estados Miembros deberán adoptar una legislación u otras medidas que contemplen procedimientos para responder a las quejas relativas a las condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del Convenio. Entre dichos procedimientos deberá contarse toda disposición sustancialmente equivalente que un Miembro haya optado por aplicar. A este respecto, deberán tratarse las quejas presentadas por los pescadores relativas a la no conformidad con el Convenio de las disposiciones relativas a las condiciones de alojamiento.



Inspección e inspectores

El contenido, la adopción de la legislación y otras medidas, y la aplicación de las disposiciones contenidas en los artículos 25 a 28 imponen a los inspectores una carga de trabajo considerable en términos de verificar el cumplimiento de los requisitos.

Al llevar a cabo las inspecciones, los inspectores deberían ser conscientes de las dos variables que afectan a las normas:

1. Los efectos que tiene que el Estado Miembro invoque el derecho a aplicar progresivamente los requisitos contenidos en el artículo 26, debido a que dicho Estado Miembro tenga problemas especiales y de fondo – artículo 3.
2. Los efectos de que un Estado Miembro no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III y, previa celebración de consultas, de adoptar disposiciones sustancialmente equivalentes a las establecidas en el anexo III – artículo 28, párrafo 2.

En el caso de que un buque pesquero reemplace su pabellón, los inspectores deberán tomar las máximas precauciones al asegurarse de que toda exclusión o medida sustancialmente equivalente aplicada por el Estado del pabellón anterior no entre en conflicto con los requisitos del nuevo Estado del pabellón.

Al llevarse a cabo una inspección física, debería verificarse, como mínimo, lo siguiente:

- que los planos o pruebas con respecto a nuevas construcciones, transformaciones importantes o buques pesqueros considerablemente modificados hayan sido aprobados por la autoridad competente o por una entidad habilitada por aquélla;
- que los techos de los dormitorios, las literas y la superficie estén de conformidad con los requisitos especificados en la legislación nacional;
- que los materiales y equipos utilizados en la construcción o incorporados de manera retrospectiva cumplan los requisitos en materia de aislamiento, ruido y vibraciones, iluminación, ventilación, y calefacción y aire acondicionado;
- que al establecer los requisitos con respecto a la ubicación de los diversos dormitorios y superficies que constituyen el alojamiento se hayan tenido en cuenta los requisitos en materia de separación entre los dormitorios y otras estructuras en el buque;
- que se hayan cumplido y se mantengan los requisitos con respecto al tamaño de la cocina, el equipo, la higiene, la limpieza, los desechos y el almacenamiento de los alimentos;
- que las instalaciones sanitarias sean conformes con la legislación nacional, y
- que exista un registro en el que conste que la inspección ha sido llevada a cabo con frecuencia, cuando proceda, por el capitán o patrón o por orden de éste.

Es probable que el cumplimiento de los requisitos que figuran a continuación sólo se confirme al entrevistar a la tripulación:

- que a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes, habida cuenta de la diversidad y de toda exigencia religiosa, durante todo el período en el que los pescadores estén a bordo;
- que se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada, y
- que los alimentos y el agua potable sean provistos sin costo alguno para la tripulación, salvo en el caso de que esto se prevea como costos de explotación si ello está estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador.



Parte VI

**Atención médica, protección de la salud
y seguridad social**

Parte VI – Atención médica, protección de la salud y seguridad social

Atención médica

Artículo 29

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

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



Artículo 30

En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) la autoridad competente determinará cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo;
- b) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo serán debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad;
- c) los buques deberán llevar a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente, o la última edición de la Guía médica internacional de a bordo;
- d) los buques deberán tener acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche;
- e) los buques deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico, y
- f) en la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica del Miembro, se proporcionará atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.

Atención médica, protección de la salud y seguridad social - Artículos 29 y 30 Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Tanto el artículo 29 como el artículo 30 exigen que los Estados Miembros adopten una legislación u otras medidas que prevean la prestación de atención médica a los pescadores mientras se encuentren a bordo, en tierra o cuando se hayan desembarcado en un puerto extranjero. El contenido de ambos artículos difiere fundamentalmente en lo tocante al equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo. Los diferentes requisitos reflejan asimismo los riesgos potenciales que se plantean a los pescadores: en el caso de los buques más pequeños, existe la tendencia a prever una dotación para viajes cortos y a zonas no demasiado lejanas, mientras que, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, es más probable que éstos lleven a bordo a un mayor número de tripulantes y viajen a lugares más lejanos en los que no existe asistencia médica disponible. Ambos artículos contienen la expresión “teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje”, y texto relativo a la duración del viaje. Los requisitos previstos en la legislación u otras medidas con respecto al apartado b) del artículo 29 también se aplican a los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Por lo referente al apartado f) del artículo 30, relativo a la prestación de atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero, en las disposiciones se reconoce que el grado en que se conceda este derecho dependerá de la legislación y la práctica nacionales.

Al determinar las disposiciones nacionales sobre la atención médica, se deberían tener debidamente en cuenta los requisitos contenidos en los artículos 38 y 39.



España — Formación en materia de primeros auxilios para los miembros de la tripulación y los oficiales de los buques pesqueros

Aunque, en principio, la responsabilidad de los primeros auxilios incumbe fundamentalmente al capitán o patrón, o al trabajador principal del sector de la salud, es obligatorio que la formación en materia de primeros auxilios se incluya en el plan de estudios de todas las carreras, tanto en la educación profesional como universitaria, a fin de que las personas estén calificadas para trabajar a bordo de un buque pesquero. Se deberá impartir al capitán o patrón, o al trabajador principal del sector de la salud, formación específica y más completa en materia de primeros auxilios que se actualizará obligatoriamente cada cinco años como máximo, en comparación con la formación más básica impartida al resto de la tripulación.

El programa de formación en materia de primeros auxilios deberá ser verificado con regularidad por la autoridad competente y, en cualquier caso, la autoridad competente expedirá certificados de formación en materia de primeros auxilios a aquéllos que aprueben el curso de formación. La Orden PRE/646/2004 reglamenta el contenido académico y los títulos de la formación exigida en materia de primeros auxilios.

Autoridades competentes

En virtud de los artículos 29 y 30, incumbirá a la autoridad competente:

- determinar el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo;
- especificar la frecuencia de las inspecciones del equipo y los suministros médicos, y
- especificar y aprobar la guía médica que deberá utilizarse.

Por lo general, los requisitos previstos en el artículo 30 (que hace referencia a los buques de eslora igual o superior a 24 metros) son más estrictos que los contenidos en el artículo 29. Por ejemplo, en virtud del artículo 29, el buque deberá llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, mientras que, de conformidad con el artículo 30, será la propia autoridad competente la que determine cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo.

Al determinar el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo, las autoridades competentes tal vez estimen oportuno consultar las ediciones más recientes de la *Guía médica internacional de a bordo*, publicada por la OMS, la OIT, y la OMI, y la *Lista modelo de medicamentos esenciales*, publicada por la OMS, así como otras publicaciones sobre el tema.

En lo que respecta a la inspección de equipo y suministros médicos, se debería consultar el párrafo 39 b) de la Recomendación núm. 199 con objeto de obtener orientación sobre el intervalo de tiempo entre las inspecciones. La autoridad competente también deberá determinar las calificaciones y los mecanismos de autorización para aquéllos a quienes designa o aprueba con el fin de que lleven a cabo las inspecciones del equipo y los suministros médicos.

Si bien no es un requisito específico, las autoridades competentes tal vez consideren oportuno especificar las calificaciones, los primeros auxilios u otros tipos de formación en materia de atención médica orientada al pescador a bordo del buque en relación con las disposiciones del apartado b) del artículo 29.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Las disposiciones de los artículos 29 y 30, al ser aplicadas por el Estado Miembro, imponen las siguientes obligaciones a los propietarios de buques pesqueros:

- asegurar que se lleven a bordo del buque 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 o, en lo que respecta a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, tal como lo haya establecido la autoridad competente;
- asegurar que se encuentre a bordo por lo menos un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica;
- asegurar que se lleven a bordo del buque equipos para efectuar comunicaciones y publicaciones apropiadas, a fin de solicitar asesoramiento médico y, en lo que respecta a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, que pueda accederse a un dispositivo preestablecido que permita solicitar asesoramiento médico a toda hora del día o de la noche, y
- asegurar que los pescadores tengan derecho a recibir tratamiento médico gratuito en tierra o cuando se hayan desembarcado en un puerto extranjero en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

Es posible que la provisión de tratamiento médico a los pescadores que se hayan desembarcado en un puerto extranjero no esté cubierta por la legislación nacional, por lo que los propietarios tal vez deberían considerar la conveniencia de contratar un seguro a terceros con miras a cumplir esta obligación.

Pescadores y sus representantes

El capitán o patrón deberá verificar, antes de realizar un viaje, que los propietarios han cumplido las disposiciones de los artículos 29 y 30. Sería imprudente que los pescadores procedieran al embarque si observan que el equipo o los suministros médicos podrían poner en peligro su seguridad o salud, o que no se encuentra a bordo una persona calificada o formada en materia de atención médica.

Se confiere a los pescadores a bordo de todos los buques pesqueros el derecho a recibir tratamiento médico a bordo y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves, o, en el caso de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, a recibir tratamiento médico gratuito cuando se encuentren en un puerto extranjero. En el caso de que la legislación u otras medidas del Estado del pabellón no prevean que se preste atención médica en un puerto extranjero, los pescadores deberían esperar que los propietarios proporcionaran un seguro o contemplaran la posibilidad de obtener un seguro de atención médica.

Resumen de las disposiciones sobre atención médica contenidas en los artículos 29 y 30

Requisito	Buques pesqueros	Buque de eslora igual o superior a 24 metros	Otras recomendaciones
Equipo y suministros médicos	Equipo y suministros médicos apropiados.*	Deberá llevar a bordo equipos y suministros médicos establecidos por la autoridad competente.* Deberá ser debidamente conservado e inspeccionado por personas responsables designadas o aprobadas.	Recomendación núm. 199, párrafo 35 – establecimiento de una lista de los equipos y suministros médicos que deberían llevar a bordo los buques pesqueros, en función de los riesgos inherentes al sector, y párrafo 39 a) guía internacional y b) inspecciones periódicas.



Requisito	Buques pesqueros	Buque de eslora igual o superior a 24 metros	Otras recomendaciones
Personal formado	Deberá encontrarse a bordo 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 el material médico.*		Recomendación núm. 199, párrafo 36 –médico calificado a bordo– y párrafo 37 –los pescadores deberían recibir una formación básica en materia de primeros auxilios.
Instrucciones médicas	El equipo y los suministros médicos deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador.	Los buques deberán llevar a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente.*	Recomendación núm. 199, párrafo 39 c) relativo a la utilización de guías médicas.
Comunicaciones	Los buques deberán tener acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche.*	Los buques deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico.*	Recomendación núm. 199, párrafo 39 d) relativo a la disponibilidad de asesoramiento médico gratuito.
Tratamiento médico en tierra	Los pescadores tendrán derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.	En la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica del Miembro, se proporcionará atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.*	

*Teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.

Inspección e inspecciones

El equipo y los suministros médicos que lleve a bordo todo buque pesquero deberán ser apropiados para el tamaño y la explotación del buque, la duración del viaje y el número de pescadores a bordo. Debido a la naturaleza específica del servicio en el mar, y al estar lejos de instalaciones médicas, los pescadores se encuentran de por sí en una situación de desventaja a la hora de recibir tratamiento médico en comparación con los demás trabajadores en tierra. Por estos motivos, los inspectores deberían ser conscientes de la importancia que reviste asegurar que los buques pesqueros cumplan la legislación nacional y otras medidas, ya que se aplican al equipo y los suministros médicos; el

asesoramiento y tratamiento médico; las comunicaciones; las guías médicas, y la presencia de una persona calificada y formada a bordo.

Dado que la premisa fundamental en la que se apoyan las disposiciones de ambos artículos es la misma, la inspección de los buques pesqueros diferirá únicamente al asegurar que se observen las medidas más estrictas establecidas para los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

En todos los casos, los inspectores deberían poder verificar, mediante la obtención de pruebas objetivas, que los requisitos de los artículos 29 y 30 se han cumplido a bordo. La labor de verificación podrá incluir la visualización física del equipo y los suministros médicos, acuerdos de trabajo del pescador en los que se estipule el derecho a recibir atención médica, y un registro histórico a bordo de la atención médica prestada. Por lo general, deberían inspeccionarse los siguientes puntos:

Puntos que deben inspeccionarse – requisitos mínimos:

- que el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo estén de conformidad con las disposiciones y los requisitos nacionales;
- que se encuentre a bordo del buque 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 el material médico disponibles en el buque;
- que el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo vayan acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores;
- que el buque esté equipado para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico, y
- que los pescadores tengan derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

Puntos adicionales que deben inspeccionarse – en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros:

- que el equipo y los suministros médicos estén de conformidad con las disposiciones establecidas por las autoridades competentes;
- que el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo estén debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por la autoridad competente;
- que el buque lleve a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente;
- que el buque tenga acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche;
- que el buque lleve a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico, y
- que, en la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica, se proporcione atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.

Parte VI – Atención médica, protección de la salud y seguridad social

Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales

Artículo 31

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en lo relativo a:

- a) la prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y la instrucción de los pescadores impartidas a bordo;
- b) la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán;
- c) las obligaciones de los propietarios de buques pesqueros, así como de los pescadores y otras personas interesadas, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años;
- d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolan su pabellón, y
- e) la constitución de comités paritarios o, previa celebración de consultas, de otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Artículo 32

1. Los requisitos contenidos en el presente artículo deberán aplicarse a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar y, previa celebración de consultas, a otros buques pesqueros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.
2. La autoridad competente deberá:
 - a) previa celebración de consultas, exigir que los propietarios de buques pesqueros, con arreglo a la legislación, los convenios colectivos y la práctica nacionales, establezcan procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate, y
 - b) exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les proporcionen orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.
3. Los propietarios de buques pesqueros:
 - a) asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados;
 - b) asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente; dicha autoridad podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes, y
 - c) asegurarse de que los pescadores estén familiarizados de forma suficiente y adecuada con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes, antes de utilizar dichos equipos o de participar en las operaciones de que se trate.

Artículo 33

La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes.

Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales - Artículos 31 a 33

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Para muchos Estados, el tema de la seguridad y la salud en el trabajo no será nuevo, y muchas de las medidas de protección y prevención que se han adoptado para la industria podrán transferirse y aplicarse al trabajo a bordo de buques pesqueros. Un Estado podrá contemplar la posibilidad de difundir un comunicado nacional sobre la seguridad y la salud en el trabajo en el sector pesquero, y exigir que los propietarios de buques pesqueros sigan este ejemplo, exigiendo ellos mismos que se formulen políticas de seguridad y salud para sus entidades.

En el artículo 31 se especifican los ámbitos que requerirán particular atención y las cuestiones particulares que un Estado deberá abordar al adoptar una legislación y otras medidas relativas a la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes de los pescadores. Las obligaciones contenidas en el artículo 31 hacen referencia a todos los buques dedicados a la pesca, por lo que se podrán considerar una base o un punto de partida para que todo Estado Miembro expanda sus disposiciones. La legislación debería poner énfasis en la importancia que reviste prevenir y evitar los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales; notificar y supervisar las prácticas de trabajo del pescador, y realizar un seguimiento de los continuos avances de la tecnología que afectan a las operaciones de un buque pesquero y, por tanto, al medio ambiente de trabajo del pescador. En el apartado a) del artículo 31 se identifican requisitos en lo que respecta a la prevención:

- de los accidentes del trabajo;
- de las enfermedades profesionales, y
- de los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de los buques pesqueros.

En el párrafo se citan tres ejemplos de instrumentos que pueden utilizarse en el proceso de prevención, y que la

La Agencia Marítima y de Guardacostas (MCA) del Reino Unido aborda ampliamente la cuestión de la evaluación de los riesgos a bordo de los buques en el capítulo 1 de la publicación *Code of Safe Practices for Merchant Seamen*. Las técnicas se basan en la Norma Británica 8800:2004. Estas técnicas también pueden ser pertinentes para la evaluación de los riesgos a bordo de los buques pesqueros.

Un ejemplo de publicación amena sobre la seguridad y la salud en el sector pesquero es el *Guía europea para la prevención de accidentes en mar y seguridad de los pescadores*, elaborada por iniciativa de los interlocutores sociales del sector pesquero en la Unión Europea, y cofinanciada por la Unión Europea. Esta publicación está disponible en 17 lenguas diferentes y puede descargarse del sitio Web <http://www.europeche.org>.

autoridad competente, los propietarios y los propios pescadores deberían tener en cuenta.

Estos ejemplos de instrumentos son:

- la evaluación y gestión de los riesgos;
- la formación, y
- la instrucción a bordo.

En lo que respecta a la evaluación y gestión de los riesgos, esto puede expresarse como la identificación de los riesgos y sus consecuencias, y la gestión de dichos riesgos y consecuencias con miras a la reducción de los riesgos. Existen muchas técnicas de evaluación de los riesgos que son igualmente válidas y fáciles de adaptar a las operaciones de pesca. En lo tocante a la formación, el objetivo en este contexto es adelantarse a las enfermedades o accidentes, subrayando y exponiendo los peligros y problemas potenciales a los que podrían enfrentarse los pescadores si no se siguiera el procedimiento adecuado con anterioridad al embarque, mientras se encuentren a bordo de un buque pesquero o cuando el buque esté realizando operaciones de pesca. Al elaborar la legislación u otras medidas, los Estados Miembros tal vez consideren oportuno incluir no sólo los riesgos (peligros) que están presentes al manipular el equipo y la maquinaria, o debido a unas condiciones de vida insalubres, sino también aquéllos que pueden presentarse por medio de las capturas, es decir, peces venenosos, bacterias provenientes de peces en descomposición y otras formas de vida.

Muchas responsabilidades del propietario se ejercen a través del capitán o patrón, tal como se prevé en el apartado c) del artículo 8, y del pescador que debe dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón.

En virtud del apartado b) del artículo 31, se requiere la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán antes de desempeñar activamente cualquier tarea a bordo del buque pesquero. Por lo tanto, los Estados deberán asegurarse de que dicha formación se contempla en el programa de formación con anterioridad al embarque impartido por las instituciones profesionales o el sector privado, y que está aprobada por la autoridad competente. Entre las medidas esenciales que podrán considerarse se cuentan la familiarización de todos los pescadores con las medidas de seguridad y salud en el trabajo que deberán ser observadas al subir a bordo de un buque.



Las obligaciones contenidas en el apartado c) relativas a la seguridad y la salud en el trabajo de los pescadores menores de 18 años están relacionadas con las disposiciones establecidas en el artículo 9 del Convenio.

Al adoptar una legislación y otras medidas con respecto al apartado d), en relación con la notificación e investigación de accidentes ocurridos a bordo de sus buques, los Estados tal vez consideren oportuno contemplar la necesidad de adoptar un enfoque común de la notificación, a fin de que dichos informes sean analizados para identificar tendencias y casos comunes que puedan apuntar a la necesidad de introducir cambios en la legislación, adoptar nuevas prácticas de trabajo, emitir advertencias, o adoptar otras medidas que se traduzcan en mejoras para el entorno de trabajo de los pescadores.

Los comités paritarios en materia de seguridad y salud en el trabajo pueden estar integrados por la autoridad competente, y ministerios u organismos de salud y trabajo con comités de la industria constituidos por representantes de los propietarios y de los trabajadores. Debería establecerse el mandato y el programa de los comités, así como la frecuencia mínima con la que dichos comités se deberían reunir o las circunstancias en las que puede convocarse una reunión extraordinaria.

El artículo 32 hace referencia a las medidas que podrían adoptar la autoridad competente y los propietarios con respecto a las disposiciones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo y a la prevención de accidentes en el caso de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar y, previa celebración de consultas, en lo que respecta a otros buques.

Por lo referente al artículo 33, los pescadores o sus representantes deberían participar en la evaluación de los riesgos que conllevan la manipulación de la maquinaria y el equipo, y otras actividades relacionadas con las operaciones de pesca propiamente dichas, es decir, el lanzamiento de las redes, la liberación de las capturas, el trabajo en cubierta, la transformación de las capturas, etc. Si bien no se indica explícitamente, la evaluación de los riesgos podrá llevarse a cabo a bordo del buque pesquero con el capitán o patrón, en tierra con el propietario o los representantes de propietario, o por el comité paritario en materia de seguridad y salud de conformidad con el mandato del comité.



Dichos requisitos pueden formar parte o incorporarse en un sistema de gestión como el establecido en torno a las *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo* (ILO-OSH2001), que pueden consultarse en el sitio Web de la OIT: [website http://www.ilo.org](http://www.ilo.org).

Un ejemplo de examen de incidentes que conllevaron la muerte de pescadores, difundido por la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (Aviso marítimo núm. 12 de 2009) puede consultarse en el sitio Web: <http://www.samsa.org.za>

Cuando no sea inmediatamente posible que un Estado aplique las disposiciones del artículo 33 debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, tal como se prevé en el párrafo 1 del artículo 4, el Estado, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente los requisitos establecidos en el artículo 31. La aplicación de esta disposición que prevé cierta flexibilidad no invalida las disposiciones contenidas en el apartado a) del artículo 31, relativo a la adopción de una legislación u otras medidas que conlleven la evaluación de los riesgos. La exención prevista en el párrafo 1 del artículo 4 tampoco afecta a las disposiciones contenidas en el artículo 32, 2 b), en virtud del cual la autoridad competente deberá exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les proporcione información sobre cómo evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo.

Autoridades competentes

Muchos de los requisitos contenidos en el artículo 31 se traducirán en que la responsabilidad de su aplicación se asigne a la autoridad competente. Por ejemplo:

1. El establecimiento y la difusión de medidas de prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo; orientaciones para la utilización de los procesos de evaluación de los riesgos, la gestión del riesgo y la especificación del nivel aceptable de formación en tierra y a bordo de los buques pesqueros.
2. La aprobación de los programas tal como se aplican a la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán.
3. El establecimiento de los límites del trabajo, y la notificación de dichos límites a los propietarios y pescadores, ya que, de lo contrario, el trabajo puede tener efectos negativos o considerarse perjudicial para la seguridad y la salud de los pescadores jóvenes.
4. El establecimiento de sistemas y procesos administrativos con miras a recibir notificaciones de accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros e investigar dichos accidentes, según proceda.
5. La constitución de comités paritarios en materia de seguridad y salud en el trabajo, y de procesos de

celebración de consultas; el establecimiento del orden del día, el número mínimo de reuniones y la frecuencia de las mismas, y la facilitación de las medidas derivadas de dichos comités. Entre los deberes del comité paritario deberían contarse el examen de los accidentes, las tendencias u otros resultados obtenidos de los informes sobre los accidentes, y la realización de investigaciones en los ámbitos que se estime oportuno tras el análisis de los informes. Asimismo, el comité paritario debería determinar el modo en que la información o las directrices sobre la seguridad y la salud en el trabajo deberían difundirse tanto a los propietarios como a los pescadores.

El artículo 32, 2 a) establece que la autoridad competente deberá, previa celebración de consultas, exigir que los propietarios de buques pesqueros, con arreglo a la legislación, los convenios colectivos y las prácticas nacionales:

- establezcan procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate.

Los procedimientos especificados y aludidos en la legislación nacional probablemente hagan referencia al sistema para la manipulación de la maquinaria, el equipo y los artes de pesca, y los peligros que deberán evitarse; la necesidad de evitar el peligro para la salud que conlleva el contacto con patógenos y otros organismos que puedan estar presentes en las capturas (como se ha mencionado más arriba); las condiciones meteorológicas extremas y los procedimientos de salvamento en casos de hombre al agua; la higiene y la salubridad a bordo, etc. Los procedimientos nacionales también pueden exigir el establecimiento de un comité de seguridad, la definición de su constitución y las responsabilidades para celebrar reuniones de seguridad, en las cuales se examinen los procesos que abarquen la prevención de accidentes, a la luz de las experiencias obtenidas por los pescadores a bordo. Los procedimientos, dependiendo del tamaño, del número de tripulantes y de la complejidad de la operación de pesca, podrán transmitirse verbalmente o darse a conocer a los pescadores en el momento del embarque. El tamaño y la composición de un comité de seguridad a bordo deberían depender del buque y del número de tripulantes. Por lo general, el capitán o patrón o la persona principal a bordo deberían convocar y dirigir la reunión, a la que debería asistir por lo menos un miembro de la tripulación. Se debería exigir que las reuniones del comité de seguridad se celebren con regularidad (por ejemplo, una vez al mes), con objeto de abordar, como mínimo:

- los problemas reales de seguridad y salud que han surgido, o los accidentes que se han producido, desde la reunión anterior;
- las prácticas en condiciones inferiores a la norma que se han observado en los casos en que están implicadas la seguridad y la salud de los pescadores;
- las nuevas técnicas de pesca o la manipulación del nuevo equipo que se ha instalado;
- todo requisito en materia de formación como consecuencia de la revisión de las condiciones y prácticas a bordo;
- las medidas adoptadas para evitar la reaparición de los problemas de seguridad y salud anteriores, y
- las circulares u otros avisos recibidos de los propietarios o del Estado del pabellón.

La autoridad competente tal vez considere oportuno asimismo alentar a los propietarios a crear un comité de seguridad en tierra, o exigirles que establezcan dicho comité, con miras a revisar sus propias políticas de seguridad y salud, y a registrar todo problema que surja a bordo de sus buques. El programa de dichas reuniones podría seguir de cerca los

temas de las reuniones del comité de seguridad a bordo de los buques, junto con toda próxima norma, o toda norma recientemente establecida, sobre seguridad y salud que afecte a las operaciones realizadas a bordo de buques pesqueros y en tierra, y los resultados de toda evaluación de los riesgos que se haya realizado.

Al considerar los peligros y riesgos específicos, se debería adoptar el siguiente enfoque descendente:

1. Eliminar el peligro o el riesgo mediante diseño, es decir, cambiar el procedimiento para que la tarea pueda realizarse de otro modo.
2. Reducir el peligro o el riesgo por medios mecánicos, es decir, reorganizar el trabajo para que pueda ser realizado por una máquina sin necesidad de que intervengan personas.
3. Como último recurso, reducir el peligro o el riesgo mediante la utilización de ropa o equipo de protección personal.

Con respecto al artículo 32, 2 b), la autoridad competente deberá:

- exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les proporcionen orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.

La responsabilidad que debe asumirse con respecto a la prevención de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, y a la identificación de riesgos para la seguridad y la salud de los pescadores a bordo de buques pesqueros se expresa claramente en el artículo 32. Las obligaciones establecidas en el párrafo 2 b) pueden cumplirse:

- dando instrucciones directamente a los tripulantes en forma de un folleto o de un conjunto de procedimientos escritos;
- estableciendo un proceso de familiarización formal para todo capitán o patrón o pescador que incluya una visita guiada del buque, durante la cual se les muestren los peligros y riesgos potenciales que deberán evitarse al realizar las tareas;
- colocando señales de peligro o instrucciones de funcionamiento en los casos en que dichos peligros y riesgos se hayan identificado, e informando a la tripulación de dichos avisos, y/o
- mediante una combinación de las medidas anteriores.

Cabe señalar que, de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad del buque (Código IGS) que hace referencia a los buques comerciales, se exige a la gente de mar que participe en un sistema de familiarización al subir a bordo de un buque. Esta familiarización la llevan a cabo un oficial o un tripulante principal que ya está familiarizado con el buque y que es responsable del miembro de la tripulación. Una vez concluida, el miembro de la tripulación reconoce dicha familiarización firmando y recibiendo una copia del documento que contiene información detallada sobre los deberes, y los aspectos de sus deberes, relacionados con la seguridad y la salud con los que se ha familiarizado a la persona en cuestión, junto con las precauciones y procedimientos que deberán observarse. Muchas empresas también proporcionan información adicional en forma de libros de bolsillo para su consulta. Asimismo, en el caso en que persistan peligros y riesgos residuales, éstos se ponen de relieve mediante avisos de precaución o instrucciones de funcionamiento particulares para dicho equipo o para maquinaria específica.

En virtud del artículo 32, 3 b), la autoridad competente deberá realizar otras dos tareas. La primera de ellas, descrita más arriba, hace referencia a la aprobación de la formación que ha de impartirse a cada pescador. La segunda es que la autoridad competente podrá eximir por escrito del requisito de recibir formación básica a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes. En ambos casos, la autoridad competente deberá determinar aquello que constituye una formación básica en materia de seguridad, así como los medios para establecer los conocimientos y la experiencia del pescador. En el último caso, la autoridad competente podrá asignar la tarea a un funcionario debidamente calificado y con experiencia en la materia, a fin de que determine los criterios, entre los cuales deberían contarse la realización de una entrevista y la demostración práctica de los conocimientos y la experiencia del pescador.

La autoridad competente debería celebrar consultas regulares con centros de formación para asegurarse de que los programas reflejan las operaciones y prácticas de pesca actuales, y tienen en cuenta los cambios operados en el sector pesquero.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

En virtud del artículo 31 y de conformidad con la legislación nacional y otras medidas, se exigirá a los propietarios que asuman la responsabilidad de las siguientes actividades asociadas con la seguridad y la salud de los trabajadores, y que participen en las mismas:

1. impartir a los pescadores formación e instrucción a bordo de los buques –dicha formación debería incluir la descrita y prevista en el párrafo 3 del artículo 32;
2. tomar medidas en lo relativo a las personas a bordo y en tierra de que se trate, teniendo en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores jóvenes menores de 18 años;
3. notificar los accidentes ocurridos y participar en las investigaciones de los accidentes llevadas a cabo por el Estado del pabellón, y
4. participar en las consultas celebradas sobre el establecimiento de comités paritarios en materia de seguridad y salud en el trabajo.

De conformidad con los requisitos del artículo 32 relativos a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar, o a otros buques pesqueros, tal como lo determine la autoridad competente, previa celebración de consultas y con

Un libro de bolsillo típico es la publicación *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros* patrocinado por la FAO y otras organizaciones, que puede descargarse del sitio Web <http://www.fao.org>.

Otro sitio útil para obtener información sobre la seguridad en el sector pesquero es *Safety for Fishermen*, patrocinado por la FAO y otras organizaciones. Varias publicaciones que versan sobre la cuestión de la seguridad pueden descargarse directamente del sitio Web: <http://www.safety-for-fishermen.org/en/>



arreglo a la legislación, los convenios colectivos y la práctica nacionales, incumbirá a los propietarios:

1. Establecer procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate. Los procedimientos pueden figurar por escrito o ser impartidos por un miembro de la tripulación competente, como el capitán o patrón u otro miembro principal de la tripulación. Deberían establecerse teniendo en cuenta el tamaño del buque, la duración del viaje y el tipo de operaciones de pesca que se realizarán. Los procedimientos escritos deberían figurar en un idioma comprensible para la tripulación.
2. Proporcionar orientaciones suficientes y apropiadas a los capitanes o patrones y a los pescadores y demás personas interesadas, junto con materiales de formación sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros. Dicho material de formación podrían ser manuales sobre el funcionamiento de la maquinaria y el equipo, formación impartida electrónicamente (vídeo y DVD), revistas sobre seguridad y salud en el trabajo u otras publicaciones difundidas por la industria que sean pertinentes para los buques pesqueros y para el trabajo que les será asignado.

Además de los requisitos arriba mencionados, tal como se especifica en el párrafo 3 del artículo 32, los propietarios deberán asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados, por ejemplo:

- gafas protectoras apropiadas, máscaras de soldadura, viseras, cascos protectores, guantes, manoplas, delantales, chaquetas, batas protectoras y cualquier equipo similar concebido para proteger a los pescadores contra las lesiones corporales;
- ropa impermeable, ropa adecuada para temperaturas bajas, ropa ignífuga o antideflagrante o todo otro equipo similar, ungüentos protectores, orejeras de protección auditiva o tapones para los oídos, respiradores, aparatos de respiración, máscaras, capuchas, cascos o todo otro equipo similar que les proteja efectivamente contra todo daño;
- cinturones, arneses, redes, sistemas de detención de caídas, cuerdas de seguridad, cabos salvavidas, ganchos de seguridad o cualquier otro equipo que proteja a los pescadores en caso de caídas, y
- esteras, barreras, señales de seguridad o cualquier otra instalación que impida efectivamente a los pescadores resbalarse o entrar en zonas peligrosas.

Idealmente, la ropa exterior proporcionada a los pescadores, tales como chaquetas y mallas impermeables, debería ser totalmente visible o contener piezas reflectantes que permitan distinguir fácilmente a los pescadores cuando trabajan en cubierta durante las horas de oscuridad o en condiciones meteorológicas extremas.

Los propietarios deberán asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente; dicha autoridad podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes. Asimismo, se deberá familiarizar suficientemente y de manera razonable a los pescadores con el equipo que se espera que utilicen, incluido su método de funcionamiento y las medidas de seguridad antes de su utilización o durante su funcionamiento.

Los propietarios tal vez consideren oportuno elaborar una política de seguridad y salud para sus buques, exigir que se nombre a una persona como representante, y facilitar las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo y el establecimiento de un foro (comité de seguridad) que se reúna periódicamente para examinar las cuestiones de seguridad y salud, incluidos los accidentes e incidentes.

Pescadores y sus representantes

Si bien los artículos 31 a 33 imponen responsabilidades considerables a la autoridad competente y los propietarios, la mayoría de dichas responsabilidades tienen por objeto garantizar la seguridad y la salud de la tripulación a bordo del buque pesquero. A su vez, de conformidad con la legislación nacional y otras medidas, los pescadores deberán:

- prestar particular atención a la presencia y las actividades de los pescadores jóvenes;
- ser conscientes de los procedimientos de seguridad y salud que se deben observar durante la explotación del buque;
- tomar nota de todo el material de orientación y formación proporcionado por el propietario o el capitán o patrón;
- asegurarse de que la ropa y el quipo de protección personal se utilicen de manera correcta;
- estar familiarizados con los riesgos y peligros específicos que están presentes en el buque, ya que, aun cuando la operación de pesca pueda ser la misma, cada buque es distinto, por lo que muchos de los peligros y riesgos diferirán de un buque a otro;
- participar en todo taller de formación en materia de seguridad y salud que se organice a bordo o previsto por los propietarios con anterioridad al embarque;
- asegurarse de que se haya concluido la formación básica aprobada en materia de seguridad y salud, y
- asegurarse de que están suficientemente familiarizados con el equipo o la maquinaria antes de su utilización, y de que se han controlado los dispositivos de seguridad.

Inspección e inspectores

Los requisitos contenidos en los artículos 31 a 33 son muy diversos, aunque el alcance de las áreas que deben inspeccionarse puede verse influido, en cierto grado, por las disposiciones adoptadas por un Estado. Los artículos relativos a la seguridad y la salud en el trabajo establecen unos requisitos que afectan a todas las partes interesadas, ya que unas prácticas eficaces de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques pesqueros no conciernen a una única parte, sino que dependen de que cada parte cumpla sus obligaciones respectivas.

Durante las inspecciones de los buques, se deberá garantizar que:

- se tienen en cuenta las cuestiones particulares relativas a la seguridad y la salud en el trabajo de los pescadores menores de 18 años;
- se ha proporcionado a cada pescador la ropa y el equipo de protección personal apropiados, y que se les ha explicado cómo deberían mantenerse;
- se ha impartido a cada pescador a bordo la formación básica aprobada por la autoridad competente, o que se ha eximido a los pescadores de dicha formación por haber demostrado sus conocimientos y experiencia, y
- se haya familiarizado suficientemente y de manera razonable a los pescadores con el equipo y sus métodos de funcionamiento, inclusive las precauciones de



seguridad y todo riesgo residual que pudiera presentarse, y que pueden demostrar su capacidad para utilizar dicho equipo de manera competente y segura.

Otros criterios de inspección en el caso de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar son:

- asegurarse de que se hayan establecido procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate;
- asegurarse de que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les hayan proporcionado orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros, y
- asegurarse de que, en los casos en que esté establecido por la legislación nacional u otras medidas, se haya constituido un comité de seguridad y exista un registro en el que se indique que está funcionando según lo previsto.

Al llevar a cabo inspecciones, se debería contemplar debidamente la necesidad de obtener pruebas objetivas que confirmen o permitan verificar el cumplimiento de los requisitos. En muchos casos, en particular a bordo de buques pesqueros pequeños, las únicas pruebas disponibles serán las obtenidas durante las entrevistas con los pescadores. Por lo tanto, los inspectores deberían asegurarse de que exista un registro de las cuestiones planteadas, las conversaciones y las respuestas, y de toda prueba que permita establecer la conformidad.

Parte VI – Atención médica, protección de la salud y seguridad social

Seguridad social

Artículo 34

Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio.

Artículo 35

Todo Miembro deberá comprometerse a adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, para lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para todos los pescadores que residen habitualmente en su territorio.

Artículo 36

Los Miembros deberán cooperar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales u otras disposiciones, de conformidad con la legislación o la práctica nacionales, para:

- a) lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para los pescadores, teniendo en cuenta el principio de la igualdad de trato, sea cual fuere su nacionalidad, y
- b) asegurar el mantenimiento de los derechos de seguridad social que hayan adquirido o estén adquiriendo todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia.

Artículo 37

No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo a los artículos 34, 35 y 36, los Miembros, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, podrán determinar otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que están sujetos los pescadores.



Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo

Artículo 38

1. Todo Miembro, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberá adoptar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.
2. En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a:
 - a) una atención médica apropiada, y
 - b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.
3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo podrá garantizarse mediante:
 - a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
 - b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes.

Artículo 39

1. Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas encaminadas a asegurar que los propietarios de buques pesqueros asuman la responsabilidad de proveer a los pescadores a bordo de los buques que enarbolen su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. Dicha legislación o dichas medidas deberán garantizar que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador.
2. La legislación nacional podrá permitir que se exima de responsabilidad al propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

A) ¿Qué es la protección de la seguridad social?

Sobre la base de instrumentos internacionales de derechos humanos, como la Declaración Universal de Derechos Humanos (1948) y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966), la Constitución de la OIT (1919) y la Declaración de Filadelfia (1944), y los convenios y recomendaciones sobre seguridad social adoptados posteriormente por la OIT, la seguridad social puede definirse como:

“La adopción de medidas públicas para garantizar la seguridad del ingreso básico de todas aquellas personas necesitadas de protección, con el fin de aliviar la necesidad y prevenir la indigencia mediante la recuperación hasta un determinado nivel del ingreso perdido o reducido, debido a la incapacidad para el trabajo o por otras causas, o de obtener un trabajo remunerado como resultado de la ocurrencia de diversas contingencias: asistencia médica, enfermedad, desempleo, vejez, accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, responsabilidades familiares, maternidad, invalidez o fallecimiento del sostén de familia.”

B) Mandato y objetivos de la OIT en el ámbito de la seguridad social

La extensión de la seguridad social a todos, incluidos los pescadores y sus familias, es el elemento central del mandato de la OIT, tal y como se establece en su Constitución y en la Declaración de Filadelfia. De conformidad con su mandato, el fortalecimiento de la seguridad social fue establecido como uno de los cuatro objetivos estratégicos del Programa de Trabajo Decente, adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo en 1999. En la misma perspectiva, en la Conferencia Internacional del Trabajo de 2001, los mandantes de la OIT reafirmaron el papel fundamental de la OIT en la promoción y extensión de la seguridad social, y concluyeron a este respecto que era necesario “dar máxima prioridad a las políticas e iniciativas que aporten seguridad social a aquellas personas que no estén cubiertas por los sistemas vigentes” (Conclusiones relativas a la seguridad social, Conferencia Internacional del Trabajo, 89.ª reunión, 2001, párrafo 2). Sobre esta base, en 2003 se lanzó la Campaña Mundial sobre Seguridad Social y Cobertura para Todos, con miras a lograr mejoras concretas en la cobertura de la seguridad social en el mayor número posible de países; fortalecer los conocimientos técnicos de los interlocutores sociales y de las personas sobre la seguridad social, y elaborar instrumentos útiles para los actores fundamentales, e inscribir la seguridad social como una cuestión prioritaria en el programa internacional de políticas. Este mandato fue reafirmado en la Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa y en el Pacto Mundial por el Empleo, adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2008 y 2009, respectivamente.

En consecuencia, la Organización ha realizado una labor considerable en este ámbito, comenzando por el establecimiento de normas: a este respecto, la OIT ha adoptado convenios y recomendaciones que hacen referencia específicamente a la seguridad social y que establecen obligaciones que deberán cumplir los Estados, con miras a garantizar y conservar los derechos de los trabajadores migrantes mediante la coordinación de sistemas sociales nacionales.



C) Actividad normativa de la OIT en el ámbito de la seguridad social

Desde la creación de la OIT, la Conferencia Internacional del Trabajo ha adoptado 31 convenios y 23 recomendaciones sobre la seguridad social. Se ha reconocido que ocho de estos convenios están actualizados:

- Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102);
- Convenio sobre la igualdad de trato (seguridad social), 1962 (núm. 118);
- Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964 (núm. 121);
- Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967 (núm. 128);
- Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1952 (núm. 130);
- Convenio sobre el establecimiento de un sistema internacional para la conservación de los derechos en materia de seguridad social, 1982 (núm. 157);
- Convenio sobre el fomento del empleo y la protección contra el desempleo, 1988 (núm. 168), y
- Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183).

Entre estos convenios, el Convenio núm. 102 es la referencia, ya que define y establece las normas mínimas para las nueve ramas tradicionales de la seguridad social, que son las siguientes:

- *Atención médica:* la contingencia cubierta debe comprender todo estado mórbido, cualquiera que fuere su causa, y la asistencia médica necesaria en caso de embarazo, reclusión y sus consecuencias; también está cubierta la asistencia médica de naturaleza preventiva.
- *Prestaciones de enfermedad:* la contingencia cubierta comprende la incapacidad para trabajar resultante de un estado mórbido que entrañe la suspensión de las ganancias.
- *Prestaciones de desempleo:* la contingencia cubierta cubre la pérdida de ganancias debida a la imposibilidad de obtener un empleo conveniente.
- *Prestaciones de vejez:* la contingencia cubierta es la supervivencia a una edad establecida (por lo general, no más de 65 años).
- *Prestaciones por lesiones profesionales:* la contingencia cubierta comprende un estado mórbido, la incapacidad para trabajar, la invalidez o una pérdida de facultades debido a un accidente del trabajo o a una enfermedad profesional establecida .
- *Prestaciones familiares:* la contingencia cubierta es la de tener hijos a cargo en edad de asistencia obligatoria a la escuela o menores de 15 años.
- *Prestaciones de maternidad:* la contingencia cubierta comprende la asistencia médica necesaria en caso de embarazo, reclusión y sus consecuencias, y la suspensión consiguiente de ganancias.
- *Prestaciones de invalidez:* la contingencia cubierta comprende la ineptitud para ejercer una actividad profesional lucrativa cuando sea probable que esta ineptitud será permanente o cuando la misma subsista tras el período durante el cual el beneficiario tiene derecho a recibir prestaciones por incapacidad temporal.
- *Prestaciones de sobrevivientes:* la contingencia cubierta es la pérdida de los medios de subsistencia sufrida por la viuda o por los hijos como consecuencia de la muerte del sostén de la familia.

Se establecen unos objetivos mínimos para cada contingencia con respecto a:

- *un porcentaje mínimo de la población protegida* en caso de tener lugar una de las contingencias;
- *un nivel mínimo de prestaciones* que han de pagarse en caso de tener lugar una de las contingencias, y
- *las condiciones para tener derecho a las prestaciones establecidas.*

Por último, el Convenio núm. 102, al igual que otros convenios sobre la seguridad social, contiene principios que todo régimen de seguridad social debería cumplir, a saber:

- **La responsabilidad general del Estado** con respecto a i) la correcta administración de las instituciones de la seguridad social, con independencia del sistema administrativo elegido, al garantizar la protección prevista en los convenios, y ii) la concesión de prestaciones, con independencia del método de financiación adoptado (por ejemplo, al garantizar que los estudios y cálculos actuariales relativos al equilibrio se establezcan periódicamente y en todo caso previamente a cualquier modificación de las prestaciones, de la tasa de cotizaciones del seguro, etc.)
- **Participación de las personas aseguradas/protegidas en la administración de los regímenes de la seguridad social**, con miras a garantizar que sus intereses estén representados. Cuando la administración no esté confiada a una institución regida por las autoridades públicas o a un departamento gubernamental responsable ante una legislatura, deberán participar en la gestión representantes de las personas protegidas, o estar asociados a ella con carácter consultivo.
- **Financiación de las prestaciones – aplicable a los regímenes de seguro social.** El costo de las prestaciones concedidas deberá ser financiado colectivamente por medio de cotizaciones al seguro y/o del reparto de la carga financiera entre empleadores y trabajadores (no más del 50 por ciento de las cotizaciones totales). Los métodos de financiación deberán evitar que las personas con escasos recursos tengan dificultades, y tomar en consideración la situación económica del país y las personas protegidas.
- **Derecho a interponer un recurso:** la legislación nacional debe prever el derecho de las personas cubiertas por un régimen de seguridad social a interponer un recurso en caso de que les sea denegada una prestación o en caso de reclamación sobre su calidad o cantidad.
- **Igualdad de trato/no discriminación:** los residentes no nacionales deberán tener los mismos derechos a la seguridad social (cobertura y prestaciones), tomando nota, no obstante, de toda excepción que pueda aplicarse a los regímenes no contributivos y transitorios; esto está estrechamente vinculado con el principio de la reciprocidad en las relaciones internacionales.

D) La seguridad social y el sector pesquero: una necesidad específica de protección de la seguridad social.

- El 80 por ciento de la población mundial sigue sin tener acceso alguno a la seguridad social. Al igual que la mayoría de los trabajadores en todo el mundo, los pescadores carecen de protección de la seguridad social.

- La naturaleza particular de su relación de trabajo les excluye con frecuencia de la cobertura brindada por los regímenes de seguridad social contributivos formales. Los pescadores se consideran a menudo trabajadores independientes en la legislación nacional y, como sucede en el caso de muchos trabajadores independientes, pueden verse excluidos de determinadas formas de protección.
- Los pescadores contemplados en los regímenes de seguridad social contributivos tal vez tengan problemas para cotizar debido a la naturaleza irregular de su empleo (estacional, ocasional) y de sus ingresos.
- Los pescadores migrantes, incluidos aquéllos que trabajan a bordo de buques matriculados en el extranjero, tal vez tengan problemas especiales al trabajar fuera de su país de nacionalidad o domicilio.
- La pesca es una ocupación particularmente peligrosa, en la cual la tasa de lesiones y de muertes es relativamente elevada.
- Por lo tanto, es preciso brindar algún tipo de protección a los pescadores y a las personas que se encuentran a su cargo en caso de lesión, enfermedad o muerte.
- En los últimos años, se ha ejercido una creciente presión para reducir la pesca con objeto de preservar las poblaciones de peces. Esto ha conducido a que en muchas regiones se ejerza presión para reducir el número de pescadores. Puede que dichos esfuerzos no tengan éxito –o puede que esto sea sumamente arduo para los pescadores, sus familias y sus comunidades – a menos que se proteja a los pescadores mediante unas prestaciones de desempleo y que éstos puedan acceder a una readaptación profesional que les permita realizar otro trabajo.

E) La protección de la seguridad social para los pescadores prevista en las normas de la OIT

El Convenio núm. 102 establece los principios generales de la protección de la seguridad social, pero excluye específicamente a la gente de mar y a los pescadores de su aplicación, y de unas normas más estrictas en materia de seguridad. Debido a la especificidad del sector pesquero, se previó más bien la protección de la gente de mar y de los pescadores en otros convenios, teniendo en cuenta las diferentes características del sector. En particular, el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56) y el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), revisado posteriormente por el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), tratan de los derechos en materia de seguridad social de los pescadores. Estos convenios fueron revisados por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el cual, sin embargo, excluye a los buques pesqueros. Por lo tanto, en 2007, se adoptó el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 188), que establece una serie de disposiciones para garantizar que los pescadores tengan un acceso igual y adecuado a la seguridad social.

F) Las disposiciones sobre seguridad social en el Convenio núm. 188: ¿cuáles son las obligaciones de los Estados que hayan ratificado el Convenio con respecto a los artículos 34 a 39 del Convenio?

La Recomendación núm. 199 que complementa el Convenio núm. 188 y que en sus párrafos 50 a 52 contiene directrices no vinculantes sobre el modo en que deberían aplicarse las disposiciones sobre seguridad social del Convenio, constituye una guía importante para los Estados al aplicar las disposiciones sobre seguridad social del Convenio núm. 188 en su legislación nacional. Asimismo, el Convenio núm. 188 contiene una referencia explícita en su preámbulo al Convenio núm. 102 que indica claramente su pertinencia en relación con las disposiciones sobre seguridad social del Convenio núm. 188. Más en particular, las definiciones de las contingencias en materia de seguridad social y, concretamente, de la atención médica, los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales, y las prestaciones de sobrevivientes en caso de accidente del trabajo, así como los principios establecidos en el Convenio núm. 102, son pertinentes para la aplicación y comprensión de las disposiciones sobre seguridad social contenidas en el Convenio núm. 188. Asimismo, las observaciones formuladas por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones sobre el cumplimiento por los Estados Miembros, con arreglo a lo dispuesto en los convenios sobre la seguridad social que han ratificado, proporcionan valiosas orientaciones a los países sobre la interpretación de las obligaciones en materia de seguridad social.

G) La seguridad social y la utilización de agencias de empleo privadas

El texto que figura a continuación debería leerse teniendo en cuenta que, en virtud de los párrafos 4 a 6 del artículo 22, en condiciones especificadas, un Estado podrá atribuir en virtud del Convenio ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas, incluidas responsabilidades relacionadas con la seguridad social.

Artículo 34

Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio.

- Con objeto de asegurar una mayor justicia social en forma de igualdad de condiciones para todos, este artículo establece el principio de la igualdad de trato entre los pescadores y los demás trabajadores, y la no discriminación; de conformidad con este artículo, todos los pescadores y las personas a su cargo tendrán derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en unas condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores (y las personas a su cargo) que residen en dicho Estado.
- Al igual que los trabajadores de los demás sectores, asalariados o independientes, los pescadores deberían tener acceso a la protección de la seguridad social brindada por los regímenes establecidos en dicho Estado; esto debería cubrir contingencias como la atención médica, enfermedad, desempleo,

accidentes del trabajo, prestaciones familiares, maternidad, discapacidad y muerte del sostén de la familia y vejez.

- Las condiciones para tener derecho a estas prestaciones, la cantidad/el nivel de las prestaciones y la duración de éstas deberían ser las mismas a aquéllas que reciben y a las que tienen derecho los demás trabajadores que residen en el país.

Artículo 35

Todo Miembro deberá comprometerse a adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, para lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para todos los pescadores que residen habitualmente en su territorio.

- Todo Estado que haya ratificado el Convenio debería realizar esfuerzos continuos para extender la seguridad social a todos los pescadores que residen en su territorio, y para mejorar tanto la cantidad como la calidad de las prestaciones que han de concederse; estos esfuerzos deberían ser apoyados por unas disposiciones financieras cabales en relación con el nivel de desarrollo de cada país.
- El principio de la aplicación progresiva establecido en este artículo está en consonancia con el objetivo y el mandato de la OIT de extender la seguridad social a todos, reafirmado por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2001, y que dio origen a la Campaña Mundial sobre Seguridad Social y Cobertura para Todos, iniciada por la OIT en 2003. Como elemento esencial de la campaña, la OIT está promoviendo nuevos enfoques, como un nivel mínimo de protección social, con miras a extender la cobertura a todos. Asimismo, está tratando de aplicar su larga experiencia al promover el diálogo social y la participación tripartita para hacer frente a los desafíos particulares que plantea la expansión de la seguridad social en los países en los que la cobertura es débil y la participación en la economía informal es elevada.
- El párrafo 50 de la Recomendación núm. 199 prevé que: “a fin de extender progresivamente la protección de seguridad social a todos los pescadores, los Miembros deberían mantener actualizada la información relativa a las cuestiones siguientes (a) el porcentaje de pescadores cubiertos; b) la gama de contingencias cubiertas, y c) el nivel de las prestaciones.”

Artículo 36

Los Miembros deberán cooperar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales u otras disposiciones, de conformidad con la legislación o la práctica nacionales, para:

- a) *lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para los pescadores, teniendo en cuenta el principio de la igualdad de trato, sea cual fuere su nacionalidad, y*
 - b) *asegurar el mantenimiento de los derechos de seguridad social que hayan adquirido o estén adquiriendo todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia.*
- Esta disposición tiene por objeto, más específicamente, cubrir a los trabajadores que trabajan a bordo de buques que enarbolan un pabellón extranjero o a los pescadores extranjeros que trabajan a bordo de buques del Estado del pabellón.

- Si los Estados interesados no alcanzan un acuerdo, estos pescadores “migrantes” corren el riesgo de perder su derecho a las prestaciones de seguridad social del que gozaban en su país de origen y, al mismo tiempo, pueden enfrentarse a condiciones restrictivas en el país de acogida con respecto a su cobertura por las instituciones nacionales de la seguridad social.
- Esta disposición hace referencia al principio de la igualdad de trato en materia de seguridad social contenido en el Convenio núm. 118 y conforme al cual los trabajadores no nacionales deberán beneficiarse en el país de acogida de las mismas condiciones que los trabajadores nacionales en términos de cobertura y de derecho a prestaciones de seguridad social, por cada una de las contingencias establecidas en su país de origen.
- También hace referencia a los principios de la conservación de los derechos adquiridos y en curso de adquisición, establecidos en el Convenio núm. 157, que aseguran la transferibilidad de los derechos de los trabajadores en materia de seguridad social cuando estén cubiertos por la legislación sobre la seguridad social en diferentes países, y que aseguran asimismo la exportación de sus prestaciones a su país de residencia; la aplicación de estos principios garantiza a los pescadores una igualdad de trato real, y no sólo una igualdad jurídica. La aplicación de estos principios se asegura con frecuencia mediante la conclusión de acuerdos bilaterales y multilaterales, tal como se estipula en este artículo, basados en el principio de la reciprocidad en las relaciones de los Estados.
- La obligación de concluir dichos acuerdos incumbe a los Estados entre los cuales existen movimientos de personas que justifican la conclusión de tales acuerdos.
- La Recomendación sobre la terminación de la relación de trabajo, 1983 (núm.167) proporciona, además de directrices para la conclusión de acuerdos bilaterales, acuerdos modelo que pueden adaptarse al sector pesquero.

Artículo 37

No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo a los artículos 34, 35 y 36, los Miembros, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, podrán determinar otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que están sujetos los pescadores.

- Con frecuencia, las organizaciones económicas regionales concluyen disposiciones específicas, por ejemplo, la Unión Europea, relativas a la cobertura de la seguridad social. Estas disposiciones aseguran que no entren en conflicto las normas de la OIT con otra legislación regional o supranacional.

Artículo 38

1. *Todo Miembro, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberá adoptar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.*
2. *En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a:*



- a) una atención médica apropiada, y
 - b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.
3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo podrá garantizarse mediante:
- a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
 - b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes.

Nota: En virtud del artículo 4 del Convenio núm. 188, cuando no sea inmediatamente posible que un Estado aplique todas las medidas previstas en el artículo 38 debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, dicho Estado, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones contenidas en el artículo 38 o algunas de ellas. El artículo 4 no permite a los Estados Miembros obviar los requisitos establecidos en el artículo 38, sino que les exige aplicar progresivamente todas las disposiciones o algunas de ellas, actuado de conformidad con un plan elaborado de mutuo acuerdo, con miras a hacer plenamente efectivo dicho artículo.

El artículo 38 contiene dos requisitos fundamentales:

1. **Los Estados Miembros deberán tomar medidas (tanto en la legislación como en la práctica) para proporcionar protección a los pescadores y a las personas a su cargo en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo** (por pérdida de medios de subsistencia), de conformidad con la legislación y la práctica. Dicha protección deberá asegurarse mediante un sistema para la rendición de cuentas de los propietarios de buques pesqueros o un seguro obligatorio, un régimen de indemnización de los trabajadores, o cualquier otro régimen que proporcione a los pescadores unos derechos conferidos por la ley.
 - En consonancia con las indicaciones proporcionadas en la Recomendación núm. 199 (párrafo 52) y con los requisitos del Convenio núm. 102, las protecciones (prestaciones) deberían concederse en las contingencias cubiertas.
 - Los métodos a través de los cuales el Estado puede proporcionar dicha protección son diversos, y pueden combinarse para asegurar una extensa cobertura:
 - a. cobertura asegurada mediante un sistema que permita reglamentar la responsabilidad del propietario del buque pesquero a través de la legislación, que el Estado deberá aplicar y hacer cumplir, o
 - b. cobertura para los pescadores por las contingencias especificadas a través de un régimen nacional general, es decir, un régimen del seguro social obligatorio establecido por la legislación, un régimen de indemnización de los trabajadores establecido por la legislación o cualquier otro régimen, bajo la responsabilidad del Estado.

- Con independencia del tipo de seguro establecido para garantizar dicha protección, la legislación nacional debería especificar:
 - la definición de las contingencias cubiertas por el régimen o los respectivos regímenes;
 - el alcance de la cobertura personal (por ejemplo, qué categorías de pescadores están cubiertas en qué régimen, qué personas se consideran personas a cargo, etc.);
 - las condiciones que han de cumplirse para tener derecho a las prestaciones;
 - el nivel de las prestaciones concedidas con respecto a cada contingencia cubierta, y
 - en consonancia con el párrafo 51 de la Recomendación núm. 199 y el principio general establecido en el Convenio núm. 102, el derecho a interponer un recurso en caso de que les sea denegada una prestación o en caso de reclamación sobre su calidad o cantidad.

2. ***La protección a la cual los pescadores deberán acceder en caso de lesión por accidente del trabajo o de enfermedad profesional (lesión profesional) consiste en:***

- a. Atención médica apropiada para tratar dicha lesión; la asistencia médica se puede extender hasta que el pescador pueda reincorporarse al trabajo sin dificultad y trabajar con normalidad.
 - i. A título de orientación, en el párrafo 52 de la Recomendación se indica que las protecciones deberían dispensarse mientras exista la contingencia cubierta, es decir, estado mórbido e incapacidad consiguiente para trabajar. En el Convenio núm. 102 se estipula que la asistencia médica deberá prestarse con objeto de conservar, restablecer o mejorar la salud de la persona protegida, así como su aptitud para el trabajo y para hacer frente a sus necesidades personales.
- b. **Indemnización (prestaciones monetarias)** correspondiente a la lesión sufrida, de conformidad con la legislación nacional.
 - i. Esto corresponde a la sustitución de los ingresos a la que tiene derecho todo pescador por la pérdida de ganancias debida a una incapacidad temporal o permanente para trabajar, total o parcial, como consecuencia de la lesión sufrida.
 - ii. Al igual que en los demás sectores industriales, será preciso establecer escalas de indemnización para discapacidades específicas, en relación con la pérdida de la capacidad para obtener unos medios de subsistencia, a las que los pescadores corresponden.
 - iii. En muchos casos, las condiciones establecidas para tener derecho a recibir atención médica y una indemnización están contenidas en convenios colectivos; sin embargo, no deberán ser menos favorables que las previstas en la legislación nacional, según proceda.



Artículo 39

1. *Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas encaminadas a asegurar que los propietarios de buques pesqueros asuman la responsabilidad de proveer a los pescadores a bordo de los buques que enarbolen su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. Dicha legislación o dichas medidas deberán garantizar que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador.*
2. *La legislación nacional podrá permitir que se exima de responsabilidad al propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.*

- En virtud del artículo 39, los Estados Miembros tienen a su disposición medios alternativos para promulgar las disposiciones del artículo 38, ya que se asigna a los propietarios de buques pesqueros la responsabilidad de proveer a los pescadores protección de salud y atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. Esto cubre específicamente los gastos por concepto de atención médica en los que pueda incurrirse en un puerto extranjero hasta la repatriación del pescador. Las disposiciones del artículo 39 establecen que todos estos gastos deberán ser sufragados (pagados por el propietario), a fin de que la atención médica sea gratuita para el pescador, en consonancia con los requisitos del apartado f) del artículo 30 –véase la sección referente a la atención médica más arriba.
- Con independencia del régimen que adopte un Estado Miembro, las condiciones y la cobertura de la protección que se ofrecerán deberán estar estipuladas en el acuerdo de trabajo, de conformidad con los artículos 16 a 20 y con las disposiciones contenidas en el anexo II.
- A tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 39, se exime de responsabilidad al propietario del buque pesquero por lo que se refiere a la protección de los pescadores cuando:
 - la lesión no se haya producido en el servicio del buque;
 - la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación, y
 - la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.

En la mayoría de los casos, la legislación nacional u otras medidas que permiten esta exención de responsabilidad forman parte del acuerdo de trabajo del pescador, o están contenidas en el convenio colectivo cuando éste existe y forma parte de las condiciones de contratación. Asimismo, dichas exenciones pueden estar contempladas en la legislación nacional sobre la seguridad social.

G) Función de los principales agentes interesados en la aplicación de los artículos 34 a 39 del Convenio núm. 188

► Autoridades competentes

Cabe señalar que los pescadores artesanales (aunque el término “pescadores artesanales” no se utiliza en el Convenio) y las personas a su cargo también estarían cubiertos por el régimen de protección de la seguridad social, aunque las condiciones que han de cumplir para poder acceder a los derechos estipulados son distintas. Asimismo, tienen derecho a una protección especial en caso de desempleo y a unas prestaciones financiadas mediante los impuestos.

La definición de autoridad competente esta contenida en el apartado b) del artículo 1 del Convenio. Sin embargo, la aplicación por los Estados que han ratificado el Convenio de las disposiciones contenidas en los artículos 34 a 39 exigirá la participación de departamentos e instituciones gubernamentales, así como una coordinación considerable, tanto a nivel nacional como entre los Estados. El papel principal de la autoridad competente es asegurar la aplicación de los artículos 34 a 39 tanto en la legislación como en la práctica. A este respecto, la autoridad competente deberá garantizar de que los regímenes de protección de la seguridad social estén establecidos tanto en la legislación como en la práctica, con miras a brindar a los pescadores la protección establecida por el Convenio, como se explica mas arriba. Incumbe asimismo a la autoridad competente asegurarse de que los propietarios de buques pesqueros que enarbolan su pabellón cumplan sus obligaciones legales y tomen medidas adecuadas para controlar la aplicación del Convenio. Asimismo, la autoridad competente deberá asegurarse, según proceda, de que los pescadores y sus empleadores pagan las cotizaciones de la seguridad social a su caja de la seguridad social respectiva, de que las cajas de la seguridad social se gestionan de manera cabal y sostenible, sin fraudes ni abusos, y de conformidad con lo establecido en la legislación, y de que la cuantía exacta de las prestaciones se paga oportunamente a los pescadores que cumplen las

La cobertura de seguridad social de los pescadores en Brasil

El Régimen General de la Seguridad Social, que se trata del régimen general de la seguridad social (bienestar) de Brasil, establecido en virtud de la Ley núm. 8213 de 1991, cubre a los pescadores y a las personas que se encuentren a su cargo en lo que respecta a la siguientes prestaciones: prestaciones de discapacidad, prestaciones de vejez, prestaciones de enfermedad, prestaciones de maternidad, prestaciones por lesiones profesionales y prestaciones

condiciones establecidas. A este respecto, tal como se indica en el párrafo 51 de la Recomendación núm. 199, la autoridad competente debería garantizar que existan unos procedimientos justos, transparentes y céleres para reparar los derechos a la seguridad social de los pescadores y la debida provisión de sus prestaciones. Asimismo, la autoridad competente debería asegurarse de que se apliquen las disposiciones concluidas en el marco de acuerdos bilaterales o multilaterales para la igualdad de trato de los pescadores migrantes en materia de seguridad social y la conservación de sus derechos a la seguridad social en curso de adquisición.

► **Propietarios de buques pesqueros y sus representantes**

Los propietarios de buques pesqueros deberán asegurarse de que cumplen sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre la seguridad social vigente en el Estado del pabellón, por ejemplo, que, según proceda, las cotizaciones de los pescadores se deduzcan en el porcentaje adecuado y que sus cotizaciones, así como las cotizaciones del empleador, se paguen a la caja de la seguridad social correspondiente. También debería establecerse una contabilidad apropiada y notificarse a los pescadores las cotizaciones pagadas.

En lo tocante a las prestaciones médicas, los propietarios tienen la obligación de ofrecer protección de salud y atención médica gratuitas a los pescadores, tal como se estipula en los artículos 29 y 30, y en el párrafo 1 del artículo 39 del Convenio, salvo cuando se les exima de esta responsabilidad por las razones enumeradas en el párrafo 2 del artículo 39. A este respecto, los propietarios deberían considerar si están en condiciones de pagar directamente y reclamar con posterioridad todo gasto de atención médica a sus empresas aseguradoras, o de garantizar que los proveedores de seguros hayan establecido un régimen que asuma automáticamente dichas responsabilidades.

Asimismo, los apartados k) y m) del anexo II del Convenio núm. 188 prevén que el acuerdo de trabajo del pescador, salvo que la cuestión esté regulada de otro modo por la legislación nacional o un convenio colectivo, deberá contener información particular sobre:

- la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque, y
- la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda.

► **Pescadores y sus representantes**

Redunda en interés de los pescadores familiarizarse con las disposiciones de la legislación nacional, ya que se aplica tanto al pabellón del Estado al que pertenece el buque a bordo del cual puedan estar trabajando como a la legislación nacional que se aplica en su país de residencia.

Se recomienda a los pescadores que se aseguren de que la cobertura y las prestaciones de la seguridad social, incluidas las prestaciones de atención

médica y por lesiones profesionales, figuren en su acuerdo de trabajo, tal como se estipula en los apartados k) y m) del anexo II del Convenio, aun cuando formen parte de un convenio colectivo.

► Inspección e inspectores

Las actividades de inspección relacionadas con las disposiciones sobre la seguridad social pueden variar considerablemente de un Estado a otro en términos de legislación nacional y de todo acuerdo externo que pueda existir. Los puntos fundamentales que se deberán verificar durante las inspecciones son los siguientes:

- que los propietarios estén aplicando las normas establecidas en el Estado de que se trate, o de conformidad con todo convenio colectivo, en relación con la deducción de las cotizaciones a la seguridad social y a la remisión de dichas cotizaciones al organismo gubernamental respectivo;
- que los propietarios estén proporcionando a los pescadores una prueba de las cotizaciones deducidas de sus salarios u otras formas de pago, y de los cálculos y motivos de dichas deducciones, y
- que los pescadores sean conscientes de las razones por las cuales las cotizaciones son necesarias y que estén de acuerdo en que las cuantías correctas se deduzcan de su salario o remuneraciones.

Con respecto a los artículos 38 y 39, más específicamente, los inspectores deberán asegurarse de que todos los pescadores a bordo de un buque pesquero estén protegidos contra las enfermedades y lesiones relacionadas con el trabajo, y de que, en caso de muerte, se brinde protección asimismo a las personas a su cargo mediante el seguro de responsabilidad civil del propietario u otro seguro obligatorio, un régimen de indemnización u otro régimen. Asimismo, los inspectores deberían poder verificar que:

- los propietarios están cumpliendo efectivamente sus obligaciones a este respecto, es decir, que los pescadores tienen acceso a atención médica en caso de lesión profesional y que se les pagan la indemnización o las prestaciones monetarias correspondientes en tales casos, y
- que los propietarios están cumpliendo sus obligaciones de conformidad con lo previsto en el apartado m) del anexo II del Convenio núm. 188.

Al evaluar el grado de cumplimiento de las obligaciones previstas en la legislación nacional, los inspectores tal vez consideren necesario visitar las oficinas o las instalaciones de los propietarios.



Parte VII

Cumplimiento y control de la aplicación



Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación

Artículo 40

Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen 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.

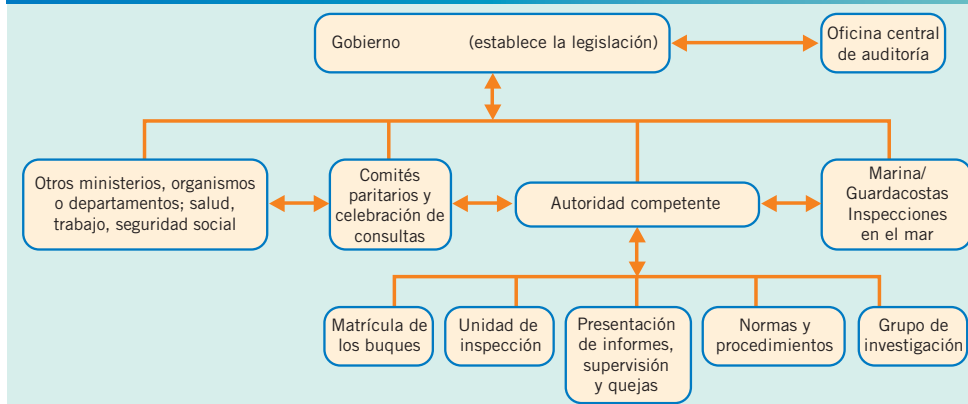
Cumplimiento y control de la aplicación – Artículo 40

Comentario y orientaciones para los agentes interesados

En virtud del artículo 40, todo Estado Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del Convenio. En el texto del artículo 40 no se especifica el modo en que los Miembros deberán lograr una jurisdicción y un control efectivos, pero en él figuran una serie de medidas –inspecciones, presentación de informes, supervisión, etc.– que los Miembros pueden considerar oportuno incorporar en su sistema de medidas de control. El sistema establecido debería incluir una definición de las medidas de control y cómo funcionan, con objeto de que el análisis de los resultados de dichos controles indiquen si está ejerciéndose un control efectivo, o no.

Los Estados Miembros, al establecer y adoptar un sistema, deberán considerar asimismo cómo y a quién asignan la responsabilidad del establecimiento y la aplicación del sistema. Los diversos temas contemplados en el Convenio tal vez requieran la participación de más de un departamento gubernamental o autoridad competente. Al tomar una decisión, el Miembro debería tener en cuenta el mandato o los ámbitos de responsabilidad de un departamento o autoridad, y las competencias disponibles. Dado que cada estructura administrativa de los Estados Miembros es distinta, sólo el Miembro respectivo podrá decidir cómo y qué formato conviene adoptar para el sistema con miras a ejercer una jurisdicción y un control efectivos. En el gráfico 8 que figura a continuación se muestra el modo en que un sistema para el ejercicio efectivo de la jurisdicción y el control sobre los buques pesqueros registrados en un Estado Miembro podría funcionar cuando se asignan responsabilidades de control a una serie de departamentos o autoridades gubernamentales.

Gráfico 8



La información recopilada por los diversos departamentos o autoridades, para su eventual transmisión a un departamento gubernamental central, probablemente incluya lo siguiente:

- Departamento u organismo de la salud: informes periódicos sobre la aceptación de un seguro obligatorio pagado por los pescadores; información detallada sobre los exámenes médicos, el número de incidentes que afectan a la seguridad y la salud, etc.
- Departamento u organismo del trabajo: informes periódicos sobre convenios colectivos; estadísticas sobre la formación impartida; número de calificaciones y de certificados expedidos; número de infracciones notificadas con respecto a la observancia de las horas de descanso, etc.
- Ministerio u organismo de la seguridad social: informes sobre los progresos realizados en lo referente a la provisión de prestaciones de seguridad social a los pescadores; progresos en lo tocante a los acuerdos bilaterales o multilaterales, etc.
- Autoridad competente para los asuntos marinos o las pesquerías: informes y estadísticas referentes a las actividades de los inspectores, el número de inspectores, el número de buques pesqueros matriculados, el número de sanciones o multas impuestas, resúmenes de las quejas recibidas, número de análisis de casos de incumplimiento registrados (Estado del pabellón y del puerto), etc.
- Marina/Guardacostas: informes sobre la inspección de los buques que faenan en aguas territoriales del Estado Miembro; estadísticas sobre los casos de incumplimiento identificados, y sobre las demoras y las inmovilizaciones de buques.

La supervisión del sistema puede ser llevada a cabo por una oficina central de auditoría, aunque cada departamento u organismo podría exigir que auditores calificados, independientes e imparciales realicen auditorías internas.

Los Estados Miembros deberían ser conscientes de las consecuencias de otros convenios de los que podrían ser parte, en particular, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (1982), cuyo artículo 92 prevé que “los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado”. Asimismo, la Convención establece en sus



artículos 94 y 116 a 199 que “todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”. Así pues, todo Estado que conceda su pabellón a un buque pesquero de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar tendrá la misma obligación de ejercer efectivamente su jurisdicción y control que los Estados que ratifiquen el Convenio núm. 188.

Autoridades competentes

En lo que respecta a la autoridad competente (u otro organismo al que se le hayan asignado responsabilidades), la jurisdicción y el control efectivos sobre los buques pesqueros que enarbolan su pabellón (como se indica más arriba) podrán ejercerse mediante:

1. la matrícula de los buques pesqueros en un Estado Miembro;
2. el establecimiento y la supervisión de unas normas, y de unos procedimientos de trabajo seguros;
3. inspecciones de los buques pesqueros y, cuando sea necesario, de actividades conexas realizadas por los propietarios;
4. la facilitación de respuestas a las quejas recibidas;
5. la investigación de informes de accidentes, incidentes y cuasiaccidentes;
6. la imposición de multas o sanciones, y
7. la revocación o anulación de un documento válido de un buque pesquero.

Cabría esperar que la autoridad competente (u otro organismo al que se le hayan asignado responsabilidades), como parte del sistema establecido, informara con regularidad al departamento gubernamental central de las cuestiones arriba mencionadas.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

En lo que respecta a los propietarios de buques pesqueros, los requisitos contenidos en el artículo 40 probablemente se traduzcan en la obligación de matricular sus buques y de que éstos sean inspeccionados. Dado que el ámbito de aplicación del artículo 40 es ilimitado, un Miembro, a los efectos de ejercer su jurisdicción y control efectivos sobre los buques pesqueros que enarbolan su pabellón, podrá exigir que todos los buques pesqueros, con independencia de su tamaño, sean matriculados e inspeccionados. A este respecto, los propietarios y operadores de buques pesqueros deberían asegurarse de que conocen las disposiciones nacionales vigentes en el Estado del pabellón. Entre las medidas de control que puede aplicar un Estado si observa que un buque pesquero no cumple los requisitos del Convenio se cuentan multas y/u otras sanciones, u otras medidas como la inmovilización del buque hasta que se haya rectificado la no conformidad.

Pescadores y sus representantes

Los efectos del artículo 40 en los pescadores son limitados, ya que la jurisdicción y el control son cuestiones que atañen principalmente a los propietarios y a la autoridad competente del Estado del pabellón. Sin embargo, los pescadores tienen la libertad de presentar una queja si consideran que las condiciones de vida y de trabajo a bordo del



buque pesquero no son conformes a los requisitos del Convenio o a las disposiciones nacionales –véase el artículo 43 más abajo.

Inspección e inspectores

Las cuestiones de inspección relativas al artículo 40 probablemente se limiten al incumplimiento por los buques pesqueros de los requisitos en materia de jurisdicción y control establecidos por el Estado Miembro. Entre dichos casos de incumplimiento se cuentan, por ejemplo, no haber matriculado el buque, no llevar a cabo medidas correctivas establecidas anteriormente, o no aplicar otras medidas necesarias en el sistema establecido.



Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación

Artículo 41

1. Los Miembros deberán exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que:
 - a) tengan una eslora igual o superior a 24 metros; o
 - b) naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, 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, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.
2. El período de validez de dicho documento podrá coincidir con el período de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros; no obstante, dicho período de validez no deberá en modo alguno exceder de cinco años.

Cumplimiento y control de la aplicación - Artículo 41

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

En virtud de las disposiciones del artículo 41, los Estados tienen la obligación de aplicar la legislación y otras medidas para que se inspeccionen determinados buques pesqueros (como se indica en el párrafo 1) y se les expida un documento válido, que acredite que el buque cumple las disposiciones del Convenio. La validez del documento no deberá exceder de cinco años.

Si bien las disposiciones del artículo 41 se aplican a determinadas categorías de buques pesqueros, ninguna disposición del artículo impide que un Estado Miembro amplíe el ámbito de aplicación a todas las categorías de buques que enarbolan su pabellón o a algunas de ellas.

El documento válido deberá ser expedido por la autoridad competente del Estado del pabellón del buque pesquero. Debería contener suficiente información para que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto puedan determinar si cumple las disposiciones del Convenio.

El documento válido debería contener, como mínimo:

- el nombre de la autoridad competente que expide el documento;
- una declaración que acredite que el buque ha sido inspeccionado por la autoridad competente o en su nombre, con miras a determinar su grado de cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 188) de la Organización Internacional del Trabajo, relativas a las condiciones de vida y de trabajo;

- la fecha de la inspección, y
- el período de validez (nota: el período de validez no deberá exceder de cinco años).

Si bien no está previsto en el Convenio, se recomienda incluir la siguiente información en el documento válido:

- el nombre del buque pesquero;
- letras o números distintivos;
- el puerto de matrícula;
- la fecha de matrícula;
- la eslora o la eslora total o máxima del buque;
- el arqueo bruto, si éste se utiliza con respecto a párrafos especificados en el anexo III, Alojamiento a bordo de buques pesqueros, del Convenio;
- el nombre del propietario del buque pesquero;
- la dirección del propietario del buque pesquero;
- una declaración en la que se indique que el Estado del pabellón ha ratificado el Convenio núm. 188;
- una declaración en la que se indique si el Estado del pabellón ha ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181) de la Organización Internacional del Trabajo, y si ha asignado ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas en virtud del Convenio núm. 188, y
- toda exención, exclusión o equivalencia sustancial que se apliquen al buque tal como haya sido autorizado por la autoridad competente del Estado del pabellón.

En virtud del apartado b) del artículo 41, un Estado Miembro tal vez considere oportuno expedir el documento por conducto de su propia autoridad competente, o autorizar a una entidad para que expida un documento válido en su nombre. Debería establecerse el proceso de habilitar a otra autoridad para que actúe en nombre del Estado. En el caso en que la entidad autorizada lleve a cabo una inspección y expida un documento válido, debería conservarse un registro de la inspección e información detallada sobre los documentos expedidos.

El Estado tal vez considere oportuno incluir en su legislación nacional la retirada o suspensión del documento válido, en el caso en que un buque pesquero sea inspeccionado en un puerto nacional o extranjero, y se constate que no cumple los requisitos del Estado del pabellón.

Asimismo, en el caso en que se observe que un buque pesquero no lleva a bordo un documento válido o que realiza actividades teniendo en su poder un documento que ha vencido, o que se ha retirado o suspendido, debería contemplarse la posibilidad de imponer sanciones en tales casos de incumplimiento.

Autoridades competentes

La autoridad competente, cuando le haya sido asignada la responsabilidad de esta función, debería asegurarse de que se hayan establecido procedimientos para la inspección y la expedición de un documento válido para los buques pesqueros. Entre los procedimientos debería contarse un registro en el que figuren aquéllos a quienes se ha autorizado para realizar la tarea, e información detalladas sobre los documentos válidos que se hayan expedido.



La autoridad competente tal vez considere oportuno expedir documentos válidos en un doble lenguaje, con objeto de facilitar su comprensión por el funcionario encargado del control por el Estado del puerto durante la escala de un buque en un puerto extranjero en el que el idioma del Estado del pabellón no se comprenda. La expedición de dichos documentos puede ser incluso más pertinente en el caso de que existan acuerdos regionales bilaterales o multilaterales.

La autoridad competente debería asegurarse asimismo, al elaborar procedimientos, que éstos contengan disposiciones, cuando lo permita la legislación nacional, que prevean la retirada o la suspensión del documento válido. También debería incluirse en el procedimiento información detallada sobre las razones por las que se ha tomado esta medida, junto con toda multa o sanción impuesta.

Debería contemplarse la posibilidad de poner a disposición de los demás Estados Miembros información detallada sobre los documentos válidos expedidos a los efectos de su verificación por una autoridad encargada del control por el Estado del puerto.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios de buques pesqueros a quienes se exige que lleven a bordo un documento válido de conformidad con los requisitos del artículo 41 y con la legislación nacional u otras medidas deberían asegurarse de que los buques no naveguen a menos que lleven a bordo un documento válido, y que éste sea válido durante toda la duración del viaje.

Los propietarios tal vez observen que, al hacer escala en un puerto extranjero, los inspectores encargados del control por el Estado del puerto exijan ver el documento válido como prueba de inspección y cumplimiento de los requisitos del Convenio núm. 188. Por lo tanto, redundaría en el propio interés del propietario que el documento válido sea, en efecto, válido, y que cumpla los requisitos del Estado del pabellón del buque pesquero.

Pescadores y sus representantes

Los pescadores y, cuando sea apropiado, los representantes de los pescadores, deberían asegurarse, al subir a bordo de buques pesqueros, de que, según proceda, el buque lleve a bordo un documento válido que confirme que el buque cumple los requisitos aplicables del Convenio y todo requisito adicional que pueda estar contenido en las disposiciones nacionales del Estado del pabellón del buque.

En el caso de que el buque no lleve a bordo el documento válido reglamentario, los pescadores deberían tener presente que el buque tal vez no podrá navegar hasta las pesquerías, lo que puede afectar a sus remuneraciones potenciales. Los pescadores que trabajan a bordo de buques que enarbolan un pabellón extranjero que no llevan a bordo un documento válido deberían ser conscientes de que no tienen ninguna garantía de que las condiciones de vida y de trabajo a bordo se hayan inspeccionado para determinar su grado de cumplimiento de las normas internacionales.

Inspección e inspectores

Los inspectores, al llevar a cabo una inspección de un buque pesquero a los efectos de confirmar que las condiciones de vida y de trabajo cumplen los requisitos del Convenio y toda disposición nacional adoptada por el Estado, deberían aceptar un documento válido

con su valor nominal. Sin embargo, un inspector puede considerar oportuno verificar la autenticidad del documento si existen motivos para sospechar que el documento se haya obtenido de manera fraudulenta o haya sido modificado de cualquier modo.

En los casos en que un inspector, al llevar a cabo una inspección de un buque pesquero, observe que no puede producirse un documento válido, no se debería autorizar al buque a navegar hasta que se haya producido un documento válido. Cabe señalar que un documento válido indica únicamente que el buque cumplía los requisitos del Convenio y/o los requisitos nacionales en el momento en que se llevó a cabo la inspección. Esto significa que las condiciones de vida y de trabajo tal vez se hayan deteriorado ulteriormente, desde que se expidiera el documento válido, por lo que no debería disuadirse a los inspectores de que lleven a cabo una inspección cuando sea manifiesto que el buque no cumple los requisitos establecidos.

Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación

Artículo 42

1. La autoridad competente deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del artículo 41.
2. A efectos de establecer un sistema eficaz de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, todo Miembro podrá facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otros organismos a los que reconozca como competentes e independientes para que efectúen inspecciones y expidan documentos. En todos los casos, el Miembro conservará la entera responsabilidad de la inspección y de la expedición de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón.

Cumplimiento y control de la aplicación - Artículo 42

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El sistema establecido y la rigurosidad de las inspecciones llevadas a cabo por un Estado deben ser de tal calidad que los documentos válidos expedidos sean aceptados y reconocidos por los demás Estados Miembros. Los procedimientos deberían establecerse a fin de asegurar que toda inspección se lleve a cabo de manera coherente. Debería contemplarse la posibilidad de elaborar y utilizar listas de comprobación para apoyar los procedimientos.

El número de inspectores necesarios para cumplir las obligaciones contenidas en el artículo 42 no sólo dependerá del número de buques pesqueros que deberán inspeccionarse automáticamente en virtud del artículo 41, sino también del grado en que un Estado Miembro haya decidido aplicar los requisitos a otras categorías de buques pesqueros que enarbolan su pabellón. Otra cuestión que ha de considerarse son los recursos que el Estado

La Asociación Internacional de la Inspección del Trabajo (IALI, por sus siglas en inglés) adoptó un Código Global de Integridad de la Inspección del Trabajo, en junio de 2008. Véase el sitio Web: http://www.iali-aiit.org/iali/download/directions/Code_of_Integrity_ES.pdf.

Miembro podrá utilizar para cumplir sus obligaciones en materia de inspección. En este caso, el Miembro tal vez estime oportuno utilizar recursos de más de un departamento, organismo, autoridad u otra institución pública. Asimismo, dado que es probable que los buques pesqueros estén dispersos en un Estado Miembro, será preciso tener en cuenta la cuestión de la logística a la hora de prestar dicho servicio.

En los casos en que se nombren organizaciones reconocidas para realizar inspecciones y expedir documentos válidos, el Estado deberá conservar la entera responsabilidad de dichas inspecciones y de todo documento válido expedido por la organización reconocida. Dado que en el Convenio se hace referencia claramente a un único documento, los Miembros deberían asegurarse de que los inspectores a los que se asigna dicha responsabilidad están calificados y tienen pleno conocimiento de los requisitos del Convenio y de la legislación, y otras medidas o prácticas adoptadas por el Estado Miembro.

Como parte del sistema de inspección, los Estados tal vez consideren conveniente establecer un Código de Conducta para los inspectores, con objeto de asegurarse de que las inspecciones se realicen de manera imparcial y sin ningún conflicto de interés.

Autoridades competentes

La tarea de establecer un sistema de inspección y de organizar y conservar un registro de todas las inspecciones realizadas y documentos válidos expedidos se asignaría normalmente a una única autoridad. La información detallada sobre los sistemas de inspección deberá hacerse pública para que puedan acceder a la misma los propietarios de buques pesqueros y otras partes interesadas. El sistema establecido deberá incluir disposiciones tanto para las inspecciones iniciales como para las inspecciones de renovación.

Por lo general, la autoridad competente debería definir el papel, las responsabilidades y las condiciones en las cuales una organización reconocida podrá llevar a cabo inspecciones y expedir documentos válidos en nombre del Estado. Una de las ventajas de la autoridad competente al facultar a una organización reconocida es la capacidad de la organización reconocida para llevar a cabo inspecciones y expedir documentos válidos para un buque que rara vez hace escala en un puerto del Estado del pabellón.

El sistema de inspección debería incluir un procedimiento que deberá seguirse en los casos en que no se pueda expedir un documento válido. El sistema debería contener disposiciones que contemplen las medidas correctivas, las deficiencias reiteradas y las inspecciones de renovación.

La autoridad competente debería especificar los requisitos en materia de formación y calificaciones para los inspectores, incluidas las condiciones en las cuales se puede considerar que un inspector es competente. En los casos en que los inspectores provengan de una serie de departamentos u organismos, la autoridad competente debería asegurarse de que se establezca una norma que determine las condiciones que han de cumplir los inspectores. Todos los inspectores deberán actuar de manera imparcial y ser independientes de la actividad y del buque pesquero que está siendo inspeccionado.

La autoridad competente debería tomar medidas para que se expida a los inspectores un documento de identificación en el que conste el nombre del inspector, la entidad a la que representa y que el inspector ha sido autorizado para realizar inspecciones. La identificación debería presentarse al capitán o patrón cuando un inspector visite un buque pesquero.

A efectos de economía y de la utilización óptima de los recursos, debería contemplarse la posibilidad de llevar a cabo inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo de forma simultánea, o en paralelo, a otras inspecciones, por ejemplo, inspecciones del certificado de seguridad.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

Los propietarios deberían familiarizarse con la reglamentación nacional relativa a la inspección de sus buques y a la obtención de un documento válido. En los casos en que se exija un documento válido, el propietario (o capitán o patrón) no debería permitir que el buque navegue antes de que sea inspeccionado y de que lleve a bordo un documento válido.

El documento válido deberá llevarse y conservarse a bordo del buque durante el período de validez. En los casos en que el documento válido esté próximo a su fecha de vencimiento, los propietarios deberán asegurarse de que no vencerá mientras el buque pesquero permanezca en el mar. Cabe recordar que la validez de un documento válido no podrá exceder de cinco años.

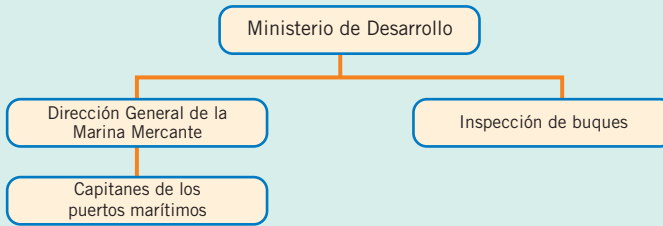
Pescadores y sus representantes

Es improbable que los pescadores participen en los aspectos administrativos del sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de un buque pesquero, pero tal vez se pida a los pescadores durante la inspección que demuestren sus conocimientos sobre la explotación del buque y los procedimientos de seguridad que han de observarse, y que proporcionen pruebas de sus calificaciones.

Inspección e inspectores

El Estado Miembro deberá determinar qué departamento u organismo proporciona los recursos para las inspecciones y la expedición de documentos válidos. Como se ha señalado más arriba, tal vez sea necesario obtener recursos de una serie de departamentos u organismos gubernamentales, de conformidad con las calificaciones necesarias para determinar el grado de cumplimiento. Por ejemplo, las calificaciones necesarias para confirmar el cumplimiento de las normas sobre el alojamiento serán diferentes de las normas necesarias para determinar el grado de cumplimiento de la legislación del trabajo y de la seguridad social u otras medidas o prácticas. Además, un Estado puede asignar la inspección a una única autoridad sobre la base de que, en caso de que surjan problemas al determinar el grado de cumplimiento durante la inspección, el inspector tendrá acceso a la autoridad competente que podrá tomar las determinaciones –véase el gráfico 9 que muestra el modelo de inspección establecido en España.

Gráfico 9



Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación

Artículo 43

1. Si un Miembro recibe una queja u obtiene pruebas de que un buque pesquero que enarbola su pabellón no está en conformidad con los requisitos del presente Convenio, deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar todas las deficiencias detectadas.
2. Si un Miembro, en cuyo puerto hace escala un buque pesquero en el curso normal de su actividad o por razones operativas, recibe una queja u obtiene pruebas de que en dicho buque no se cumplen los requisitos establecidos en el presente Convenio, podrá preparar un informe, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, destinado al gobierno del Estado del pabellón del buque pesquero y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud.
3. Si adopta las medidas a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, el Miembro deberá enviar de inmediato una notificación al representante más cercano del Estado del pabellón y, en la medida en que sea posible, recabará la presencia de dicho representante. El Miembro no deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque.
4. A efectos del presente artículo, la queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo.
5. Este artículo no se aplica a las quejas que el Miembro de que se trate considere manifiestamente infundadas.

Cumplimiento y control de la aplicación – Artículo 43

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El párrafo 1 del artículo 43 hace referencia a los Estados en su calidad de Estados del pabellón. Prevé que dicho Estado deberá llevar a cabo una investigación cuando reciba una queja u obtenga pruebas de que un buque pesquero que enarbola su pabellón no

cumple los requisitos del Convenio. Los casos de incumplimiento que revisten particular importancia serían aquéllos que afectan a la seguridad del buque y a la seguridad o la salud de los pescadores a bordo.

Con objeto de aplicar de manera apropiada el párrafo 1 del artículo 43, todo Miembro debería establecer un procedimiento para la recepción de quejas y la realización de las inspecciones exigidas. Dicho procedimiento debería incluir un proceso de investigación y verificación de toda medida correctiva adoptada por el propietario del buque pesquero/capitán o patrón en respuesta a todo caso de incumplimiento observado durante la investigación. Un Estado Miembro podrá considerar oportuno clasificar los casos de incumplimiento en función de su gravedad, e imponer multas y/u otras sanciones a los buques pesqueros que no hayan cumplido los requisitos estipulados. Con independencia de toda clasificación, el procedimiento adoptado deberá garantizar que, cuando un caso de incumplimiento afecte a la seguridad del buque y a la seguridad y la salud de los pescadores a bordo, entre las medidas adoptadas se contemple, cuando sea necesario, impedir que el buque pesquero navegue hasta que se haya rectificado el incumplimiento. Los Estados deberían asegurar asimismo el carácter confidencialidad de la queja, en particular en el caso de que ésta haya sido presentada por un pescador que trabaja a bordo del buque.

En el párrafo 2 se prevé la posibilidad del “control por el Estado del puerto”, es decir, la posibilidad de que un Estado, en calidad de “Estado del puerto”, tome medidas cuando reciba una queja u otras pruebas de que un buque pesquero que hace escala en uno de sus puertos no cumple los requisitos del Convenio. El control por el Estado del puerto es algo que todo Estado “puede” hacer de conformidad con el Convenio. Sin embargo, se deben considerar asimismo las disposiciones relativas al “trato no más favorable” contenidas en el artículo 44 del Convenio, como se examina más abajo.

El párrafo 3 tiene por objeto garantizar que se informe al Estado del pabellón de las medidas adoptadas por el Estado del puerto. La disposición que prevé que el Estado del puerto no deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque ofrece cierta protección a los propietarios de buques pesqueros.

Cuando se adoptó el Convenio núm. 188, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó asimismo una resolución en la que se pide a la OIT que convoque una reunión tripartita de expertos del sector pesquero para elaborar unas pautas apropiadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto relativas a las disposiciones pertinentes del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007. Dicha reunión se celebró en febrero de 2010. Los expertos adoptaron las “Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)”, en las que se abordan plenamente todos los aspectos del control por el Estado del puerto, con miras al cumplimiento del Convenio núm. 188, basándose en parte en experiencias obtenidas en el sector del transporte marítimo. Deberían consultarse para obtener más información sobre este tema.

Con respecto al control tanto por el Estado del pabellón como por el Estado del puerto, se pone de relieve el párrafo 4 del artículo 43, que prevé que la queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque.



Objetivos y contenido de las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007* (Núm. 188)

1. De conformidad con lo dispuesto en la resolución relativa al control por el Estado del puerto adoptada en la 96.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, se han elaborado las siguientes pautas, a fin de:
 - ayudar a las administraciones del Estado del puerto a cumplir efectivamente sus responsabilidades en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y
 - promover la armonización en la puesta en práctica de las disposiciones del Convenio relativas a las responsabilidades del Estado del puerto.
2. Las pautas tienen por finalidad proporcionar información práctica y orientaciones complementarias a las administraciones del Estado del puerto que puedan adaptarse en función de las prácticas y políticas nacionales y otras disposiciones internacionales aplicables que rigen las inspecciones por el Estado del puerto de los buques de pesca.
3. Estas pautas deberían considerarse como un complemento de las medidas adoptadas en el ámbito nacional por las administraciones del Estado del pabellón en sus respectivos países y en el extranjero. Tienen por finalidad proporcionar asistencia a las administraciones del Estado del puerto con miras a asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio núm. 188.

Autoridades competentes

La autoridad competente encargada de llevar a cabo el procedimiento de presentación de quejas debería asegurarse de que se registren todas las quejas y casos de incumplimiento, aun cuando se determine posteriormente que una queja no está justificada. Dichos registros no deberían revelarse; por el contrario, debería asegurarse su carácter confidencial en la medida de lo posible. El procedimiento debería asegurar que la fuente de la queja se mantenga anónima.

Cuando sea apropiado y lo permitan las disposiciones nacionales, la autoridad competente tal vez considere oportuno elaborar una lista de casos de incumplimiento o clasificar dichos casos en función de su gravedad, a efectos de elaborar y proporcionar a los inspectores un conjunto estándar de respuestas.

Propietarios de buques pesqueros y sus representantes

En los casos en que, al investigarse una queja se determine que dicha queja está justificada, el propietario del buque pesquero o el capitán o patrón, si se descubre posteriormente que un miembro de la tripulación ha presentado la queja, no deberá tratar injustamente al miembro de la tripulación ni discriminarlo en relación con el resto de la tripulación ni de ningún otro modo.

Los propietarios de buques pesqueros deberían ser plenamente conscientes de los procedimientos para la presentación de quejas y de investigación establecidos en su Estado del pabellón, y de todo otro procedimiento de recurso. Con miras a reducir las posibilidades de que se presenten quejas en tierra, los propietarios tal vez consideren oportuno adoptar un procedimiento de presentación de quejas a bordo que permita resolver la queja a nivel interno. Dicho procedimiento podría prever que el capitán o patrón:

- a) registre oficialmente la queja;
- b) investigue la queja o tome medidas para que ésta se investigue;
- c) trate de resolver la queja en un período de tiempo razonable,
- d) registre oficialmente los resultados de toda medida adoptada en el diario de navegación, y
- e) en los casos en que la queja no pueda ser resuelta, notifique la queja al propietario con miras a su resolución.

Con respecto a las inspecciones de control por el Estado del puerto, tal vez se exija al propietario del buque pesquero que responda a una investigación, o participe en una investigación, llevada a cabo como consecuencia de la presentación de una queja, o en los casos en que se hayan obtenido pruebas de que el buque pesquero del propietario no cumple los requisitos del Convenio núm. 188. El propietario del buque pesquero y el capitán o patrón deberían cooperar con los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto en el ejercicio de sus deberes.

Se debería exigir al propietario de un buque pesquero del que se tenga conocimiento de que no cumple los requisitos del Convenio que tome las medidas correctivas necesarias para que las condiciones de vida y de trabajo a bordo vuelvan a estar de conformidad con el Convenio.

Pescadores y sus representantes

El Convenio confiere a los pescadores, los sindicatos o toda otra persona u organización interesada en la seguridad del buque, inclusive en los peligros para la seguridad y salud de los trabajadores a bordo, el derecho a presentar una queja. Es importante que los pescadores conozcan sus derechos a este respecto y que puedan presentar una queja sin temor a ser tratados injustamente o discriminados. Los pescadores deberían ser conscientes de que las “Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)” prevén que deberá asegurarse el carácter confidencial de la fuente de las quejas.

Inspección e inspectores

Todo inspector al que una autoridad competente haya asignado una investigación tras la recepción de una queja deberá ser consciente del procedimiento establecido y ceñirse al mismo. El mismo procedimiento debería aplicarse, por ejemplo, en los casos en que se obtengan pruebas de que un buque pesquero no cumple los requisitos del Convenio y/o de las disposiciones nacionales.

Los procedimientos para la investigación de las quejas variarán de un Estado a otro; sin embargo, los pasos que figuran a continuación pueden considerarse típicos:

- Antes de visitar el buque pesquero o las instalaciones de los propietarios, los investigadores deberían familiarizarse con la queja presentada o las pruebas obtenidas, y con posibles violaciones del Convenio y de toda disposición nacional.
- Al visitar el buque pesquero, o las instalaciones de los propietarios, el investigador debería informar de su presencia al capitán o patrón, y mostrar su documento de identidad o todo otro documento que acredite que está autorizado para llevar a cabo una inspección.



- El investigador debería explicar las razones de la visita.
- El investigador debería determinar, a raíz de la información obtenida en la reunión inicial, si la queja está justificada y si las pruebas obtenidas son válidas –las conclusiones iniciales pueden justificar una investigación más detallada de las condiciones de vida y de trabajo que presuntamente no están de conformidad con los requisitos y podrían constituir un peligro manifiesto para la seguridad y la salud de los pescadores, o cuando existan motivos para creer que todo caso de incumplimiento identificado constituye una infracción de los requisitos previstos en el Convenio. El inspector tal vez necesite acceder a los locales de la tripulación del buque, al registro y a los documentos que se encuentren a bordo del buque y en la oficina de los propietarios, o examinar otros aspectos relacionados con la queja. El investigador debería tener en cuenta toda precaución en materia de seguridad que deba observarse al llevar a cabo una investigación.
- En caso de requerirse una investigación más detallada, el investigador debería informar al capitán o patrón o al propietario del modo en que ésta se llevará a cabo –los investigadores tal vez consideren oportuno basarse en recursos adicionales con conocimientos especializados e interrogar a los pescadores a bordo, o entrevistarse con los pescadores, a solas o en compañía de testigos, u observar la maquinaria y el equipo que se manipulan.
- El investigador debería concluir la investigación. En el caso en que la queja no esté justificada, el investigador debería dar por concluida la reunión, tomar nota de la presentación de la queja y abandonar el buque o la oficina.
- En los casos en que la queja este justificada, el investigador debería acordar con el capitán o patrón o el propietario las medidas correctivas que deberán adoptarse para que el buque cumpla nuevamente las disposiciones del Convenio. Cuando proceda y esté previsto en la legislación nacional, la información detallada sobre los casos de incumplimiento debería ir acompañada de multas o sanciones. La gravedad y los efectos de todo caso de incumplimiento identificado o confirmado como consecuencia de la presentación de una queja o de la obtención de pruebas que dieron lugar a una investigación se deberían indicar claramente a los propietarios o al capitán o patrón del buque, según proceda. Las medidas correctivas que habrán de adoptarse tal vez conlleven asimismo la retirada o suspensión del documento válido. Debería acordarse con el capitán o patrón o el propietario un límite de tiempo para tomar las medidas necesarias y para toda otra visita de verificación ulterior. Los investigadores no deberían tomar parte en la determinación de las medidas correctivas.
- El informe de la investigación debería concluirse a bordo o en la oficina del propietario, y contener las conclusiones, y debería ser firmado por el inspector y el representante del capitán o patrón o del propietario. Debería mantenerse a bordo, en poder del capitán o patrón o del propietario, una copia formada del informe sucrito.
- El informe original del investigador debería ser archivado a la espera de la verificación de toda medida correctiva que suponga visitar nuevamente el buque o recibir información del capitán o patrón o de sus propietarios.
- Una vez adoptadas todas las medidas correctivas, el expediente de la queja debería ser actualizado y clausurado por una persona autorizada.
- Deberá respetarse el anonimato del pescador que presenta la queja.

Con respecto a las inspecciones por el Estado del puerto, se hace referencia a las “Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)”.

Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación

Artículo 44

Todo Miembro deberá aplicar el presente Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado.

Cumplimiento y control de la aplicación - Artículo 44

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El artículo 44 establece el principio de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de los Estados que no hayan ratificado el Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de los Estados que lo hayan ratificado, es decir, las mismas normas (los requisitos del Convenio) se aplicarán a todos los buques pesqueros que hagan escala en los puertos de un Miembro y que sean inspeccionados. El objetivo del artículo 44 es proteger a los buques pesqueros de los Estados que hayan ratificado el Convenio contra la competencia desleal de los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de los Estados que no lo hayan ratificado.





Parte VIII

Enmiendas a los anexos I, II y III

Parte VIII – Enmiendas a los anexos I, II y III

Artículo 45

1. A reserva de las disposiciones pertinentes del presente Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo podrá modificar los anexos I, II y III. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo podrá inscribir en el orden del día de las reuniones de la Conferencia un punto relativo a las propuestas de enmienda establecidas por una reunión tripartita de expertos. Para adoptar una propuesta de enmienda se requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes en la reunión de la Conferencia, incluida al menos la mitad de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio.
2. Toda enmienda adoptada en conformidad con el párrafo 1 del presente artículo entrará en vigor seis meses después de la fecha de su adopción para todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio, a menos que el Miembro notifique por escrito al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que la enmienda no entrará en vigor para dicho Miembro o entrará en vigor sólo en una fecha posterior que será notificada ulteriormente por escrito.

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

El artículo 45 hace referencia al procedimiento para la aceptación tácita de las enmiendas a los tres anexos propuestas por una reunión tripartita de expertos. El procedimiento prevé una forma más directa y eficaz en función de los costos de enmendar los anexos que hasta la fecha. Las revisiones de los anexos pueden dimanar de la aplicación del Convenio, tal como haya observado el Consejo de Administración, y de las experiencias de los Estados Miembros, o de la revisión de otros convenios que afecten al Convenio núm. 188. El procedimiento enunciado en el artículo 45 hace referencia únicamente a los anexos.

El procedimiento puede resumirse del siguiente modo:

	Anexos I, II y III	Enmiendas propuestas
La Conferencia Internacional del Trabajo podrá enmendar los anexos I, II y III	Mediante la discusión de la enmienda propuesta en una reunión tripartita de expertos y su inclusión en el orden del día del Consejo de Administración.	Toda enmienda requiere una mayoría de dos tercios de los votos de los delegados presentes en la Conferencia, inclusive, al menos, la mitad de los Miembros que hayan ratificado el Convenio.
Enmienda adoptada a tenor de lo dispuesto en el párrafo 1	ENTRADA EN VIGOR Seis meses después de su adopción para todos los Miembros que hayan ratificado el Convenio.	EXCEPCIÓN A menos que se haya notificado expresamente por escrito al Director General de la OIT que no entrará en vigor, o que entrará en vigor en una fecha posterior (debidamente notificada).

The image shows a large quantity of small fish, possibly anchovies, piled together. In the upper left, there are several fishing nets, some of which are partially filled with fish. The entire scene is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text 'Parte IX' is positioned in the upper left quadrant, within a white rectangular area.

Parte IX

Disposiciones finales



Parte IX – Disposiciones finales

Artículo 46

El presente Convenio revisa 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).

Artículo 47

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 48

1. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.
2. El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de diez Miembros, ocho de los cuales deberán ser Estados ribereños, hayan sido registradas por el Director General.
3. A partir de entonces, el presente Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha de registro de su ratificación.

Artículo 49

1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no invoque el derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años y, en lo sucesivo, podrá denunciar este Convenio durante el primer año de cada nuevo período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 50

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.
2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la última de las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 51

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, para su registro de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y denuncias registradas por el Director General.

Artículo 52

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de inscribir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial, habida cuenta también de las disposiciones del artículo 45.

Artículo 53

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:
 - a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata del presente Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 49, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
 - b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 54

Las versiones inglesa y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

Disposiciones finales – Artículos 46 - 54

Comentarios y orientaciones para los agentes interesados

Las disposiciones finales del Convenio hacen referencia a los pasos necesarios para su ratificación por un Estado Miembro y para que el Convenio entre en vigor. Al ponerse en práctica, las disposiciones finales dan lugar a que el Convenio y sus disposiciones sean jurídicamente vinculantes para los Estados Miembros que lo hayan ratificado. Asimismo, las disposiciones finales contienen los requisitos y mecanismos para poner término a los convenios sustituidos, supervisar y presentar memorias sobre la aplicación del Convenio, y sustituir el convenio por otro convenio nuevo.

El artículo 48 contiene las disposiciones que especifican la entrada en vigor del Convenio y la entrada en vigor para todo Estado Miembro que lo haya ratificado. Cabe señalar que existe un período de 12 meses entre la fecha en que un Estado ratifica el Convenio y la fecha en que las disposiciones entran en vigor en dicho Estado.

Por lo referente al artículo 52, sus disposiciones confieren al Consejo de Administración de la OIT el derecho a presentar a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, a efectos de identificar y recomendar modificaciones. La presentación de memorias por los Estados Miembros sobre el contenido, la aplicación y la puesta en práctica de los convenios ratificados es obligatoria, y dichas memorias podrán basarse en esta fuente y en las disposiciones contenidas en el artículo 45, y recopilarse a partir de las mismas.

El contenido del artículo 53 es un conjunto estándar de condiciones que se aplican a muchos convenios que han sido revisados ulteriormente y sustituidos por un convenio que contiene unas condiciones o unos requisitos mejorados. Cuando un convenio entra en vigor, su antecesor cesará de estar abierto a la ratificación por los Estados Miembros. En otras palabras, es imposible que un Estado Miembro ratifique un convenio, y sus disposiciones, que haya sido revisado ulteriormente.

La OIT publica sus convenios (artículo 54) en dos lenguas oficiales (francés e inglés), aun cuando las discusiones sobre un convenio puedan tener lugar con la asistencia de intérpretes que utilizan otras lenguas. A pesar de que las versiones de los convenios se produzcan en otras lenguas, la práctica establecida es que sólo las versiones francesa e inglesa se consideran igualmente auténticas.

The background of the page is a teal-tinted photograph. The upper portion shows several fishing nets, some of which are filled with fish. The lower portion is dominated by a large, dense pile of fish, likely salmon, viewed from above. The overall color scheme is a monochromatic teal/cyan.

Anexos



Anexo I – Equivalencia de medidas

A efectos del presente Convenio, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, se considerará que:

- a) una eslora total o máxima de 16,5 metros es equivalente a una eslora de 15 metros;
- b) una eslora total o máxima de 26,5 metros es equivalente a una eslora de 24 metros, y
- c) una eslora total o máxima de 50 metros es equivalente a una eslora de 45 metros.

Anexo II – Acuerdo de trabajo de pescador

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada de otro modo en la legislación nacional o, cuando así proceda, en un convenio colectivo:

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

Anexo III – Alojamiento a bordo de buques pesqueros

Disposiciones generales

1. A los efectos del presente anexo:
 - a) la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque respecto del cual:
 - i) el contrato de construcción o un contrato de transformación importante se ha adjudicado en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta, o
 - ii) el contrato de construcción o de transformación importante se ha adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado y la entrega del buque se produce tres o más años después de esta fecha de entrada en vigor, o
 - iii) cuando no existe un contrato de construcción, en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta:
 - se ha colocado la quilla, o
 - se ha iniciado una fase de la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto, o
 - ha comenzado una fase del montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es inferior;
 - b) la expresión «buque existente» designa todo buque pesquero que no es nuevo.
2. El texto que sigue deberá aplicarse a todos los buques pesqueros nuevos con cubierta, a reserva de cualesquiera exclusiones específicas previstas en conformidad con el artículo 3 del Convenio. La autoridad competente, previa celebración de consultas, deberá aplicar también los requisitos del presente anexo a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere factible y razonable.
3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones a las disposiciones del presente anexo por lo que respecta a las embarcaciones pesqueras que permanezcan habitualmente en el mar menos de 24 horas si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones amarradas en puerto. Cuando se trate de estas embarcaciones, la autoridad competente deberá asegurarse de que los pescadores interesados dispongan de las instalaciones adecuadas para descansar, alimentarse y asearse.
4. Toda excepción que un Miembro introduzca en virtud del párrafo 3 del presente anexo deberá ser notificada a la Oficina Internacional del Trabajo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.
5. Los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a 24 metros podrán aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, determine que ello es razonable y factible.
6. Los pescadores que trabajen a bordo de buques auxiliares no equipados con instalaciones sanitarias y alojamientos adecuados deberán disponer de dichas instalaciones y alojamientos a bordo del buque nodriza.

7. Los Miembros podrán extender la aplicación de los requisitos relativos al ruido y las vibraciones, la ventilación, la calefacción y el aire acondicionado, y la iluminación contenidos en el presente anexo a los espacios cerrados de trabajo y de almacenamiento si, previa celebración de consultas, tal extensión se considera apropiada y sin efectos negativos sobre las condiciones de trabajo o el procesamiento o la calidad de las capturas.
8. La utilización del arqueo bruto a que se hace referencia en el artículo 5 del Convenio se limita a los párrafos 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 y 67 del presente anexo. A estos efectos, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar el arqueo bruto como base de medida, se considerará que:
 - a) un arqueo bruto de 75 es equivalente a una eslora de 15 metros o una eslora total o máxima de 16,5 metros;
 - b) un arqueo bruto de 300 es equivalente a una eslora de 24 metros o una eslora total o máxima de 26,5 metros, y
 - c) un arqueo bruto de 950 es equivalente a una eslora de 45 metros o una eslora total o máxima de 50 metros.

Planificación y control

9. Cuando se construya un buque o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo del buque, la autoridad competente deberá comprobar que en dicho buque se cumplen los requisitos previstos en el presente anexo. La autoridad competente deberá exigir, en la medida en que sea factible, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente anexo a todo buque en el que se altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación; cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro pertinente, se le exigirá que cumpla los requisitos previstos en el presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo.
10. Cuando las situaciones señaladas en el párrafo 9 del presente anexo se refieran a buques de eslora igual o superior a 24 metros, se exigirá que los planos detallados del alojamiento y la información correspondiente se sometan a la aprobación de la autoridad competente o de una entidad habilitada a tal efecto por ésta.
11. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, cada vez que se reconstruya o altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación del buque pesquero, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento para verificar que cumple los requisitos del Convenio; cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro, la autoridad competente lo inspeccionará para verificar que cumple los requisitos del presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo. Cuando lo considere oportuno, la autoridad competente podrá llevar a cabo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.
12. Cuando un buque cambie de pabellón, dejará de aplicarse al mismo cualquier requisito que la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbolaba anteriormente el buque haya podido establecer de conformidad con los párrafos 15, 39, 47 o 62 del presente anexo.



Proyecto y construcción

Altura libre

13. Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la autoridad competente.
14. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros.
15. No obstante lo establecido en el párrafo 14, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 190 centímetros la altura libre mínima permitida en cualquier espacio o parte de un espacio de alojamiento si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Altura hacia y entre los espacios de alojamiento

16. No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia. Cuando sea razonable y factible, se deberá evitar que haya aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa.
17. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, no se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente contruidos con acero u otro material aprobado, y ser estancos al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos cabinas.

Aislamiento

18. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados; los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y uniones deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente.

Otras disposiciones

19. Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de las moscas y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infestadas de mosquitos.
20. Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias.

Ruido y vibraciones

21. La autoridad competente deberá adoptar medidas para limitar el ruido y las vibraciones excesivas en los espacios de alojamiento, en la medida en que sea factible de conformidad con las normas internacionales pertinentes.
22. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá adoptar normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones.

Ventilación

23. Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas. El sistema de ventilación deberá proporcionar aire de manera satisfactoria cuando los pescadores se encuentren a bordo.
24. Los mecanismos de ventilación u otras medidas deberán servir para proteger a los no fumadores del humo del tabaco.
25. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, que deberá regularse de manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. Los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma ininterrumpida mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque.

Calefacción y aire acondicionado

26. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente caleccionados, habida cuenta de las condiciones climáticas.
27. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales, se deberá proporcionar un nivel de temperatura adecuado, mediante un sistema de calefacción apropiado. El sistema de calefacción suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo y las condiciones lo exijan.
28. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición, se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas.

Iluminación

29. En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada.
30. Cuando sea factible, los espacios de alojamiento deberán ser iluminados con luz natural, además de la luz artificial. En los dormitorios que sean iluminados con luz natural deberán preverse medios para bloquear dicha luz.
31. Cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual adecuado para la lectura, además del alumbrado normal del dormitorio.



32. Los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia.
33. Cuando los comedores, pasillos y cualquier otro espacio que se utilice o pueda ser utilizado como salida de emergencia no estén equipados con alumbrado de emergencia, en dichos espacios se deberá instalar un alumbrado nocturno permanente.
34. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la autoridad competente. En todas las partes de los espacios de alojamiento donde se pueda circular libremente, la norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente.

Dormitorios

Disposiciones generales

35. Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que esté destinado el buque lo permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.

Superficie

36. El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.
37. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero cuya eslora sea inferior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados.
38. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados.
39. No obstante lo dispuesto en los párrafos 37 y 38, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,0 y 1,5 metros cuadrados respectivamente la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Personas por dormitorio

40. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis.
41. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá permitir excepciones a este requisito en casos particulares en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.
42. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.
43. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.

Otras disposiciones

44. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.
45. Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado.
46. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros.
47. No obstante lo dispuesto en el párrafo 46, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que las dimensiones interiores de las literas no sean inferiores a 190 centímetros por 70 centímetros, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.
48. Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir.
49. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar un escritorio adecuado para escribir y una silla.
50. En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente.



Comedores

51. Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.
52. Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.
53. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.
54. Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima puedan utilizarlo en cualquier momento.
55. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.

Bañeras o duchas, retretes y lavabos

56. Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.
57. Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable.
58. Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar la cantidad mínima de agua que deberá suministrarse.
59. Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, éstas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento.
60. Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos deberán estar cubiertos con un revestimiento antideslizante.
61. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos.
62. No obstante lo dispuesto en el párrafo 61, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que se deberá disponer de al menos una bañera o ducha, o ambas a la vez, y de un lavabo para cada seis personas o menos y al menos de un retrete para cada ocho personas o menos, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Lavanderías

63. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque.
64. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberá disponerse de instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa.
65. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se emplazarán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para secar la ropa.

Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados

66. Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado.
67. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar adecuadamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas.

Otras instalaciones

68. Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles a partir de estos últimos.

Ropa de cama, vajilla y artículos diversos

69. A todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque se deberá proporcionar vajilla y ropa de cama apropiadas. Sin embargo, los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo o en el acuerdo de trabajo del pescador.

Instalaciones de recreo

70. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo.



Instalaciones de comunicación

71. En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no excederá del costo efectivo de las comunicaciones para el propietario del buque pesquero.

Cocina y despensa

72. En todo barco pesquero deberán preverse equipos para cocer los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada.
73. La cocina o las instalaciones destinadas a cocer los alimentos cuando no se disponga de una cocina separada deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas.
74. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con cocinas separadas.
75. Cuando se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta, dentro de un refugio que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior.
76. Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ser ventilado y mantenido seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.
77. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá disponer de una despensa y un refrigerador o de otros lugares de almacenamiento a baja temperatura.

Alimentos y agua potable

78. El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en materia alimentaria.
79. La autoridad competente podrá establecer requisitos en cuanto a las normas mínimas de calidad y cantidad de los alimentos y del agua que deban suministrarse a bordo.

Condiciones de limpieza y habitabilidad

80. Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o salvamento.
81. La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas.
82. Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario.

Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de éste

83. En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá ordenar que el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para asegurar que
 - a) el alojamiento de los pescadores esté limpio, sea convenientemente habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones;
 - b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente, y
 - c) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados.

Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta.

Excepciones

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



Apéndices

I - Documento tipo que contiene un análisis comparativo

Se debería elaborar un documento para cada artículo del Convenio. Este sistema puede ser utilizado por cada interlocutor social con anterioridad al proceso de celebración de consultas.

Parte I Definiciones y ámbito de aplicación

Artículo 2 - Ámbito de aplicación

QUÉ PREVÉ EL CONVENIO	QUÉ PREVÉ LA LEGISLACIÓN ACTUAL	ENMIENDAS QUE DEBEN INTRODUCIRSE EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL
1. Salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa, éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.		Apéndice 1
2. En caso de duda respecto de si un buque o embarcación está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consultas.		
3. Todo Miembro, previa celebración de consultas, podrá extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas la protección prevista en el presente Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros.		

Observaciones sobre el artículo 2:

II - Protocolo de asistencia a los servicios de salud marítima para los exámenes médicos previos al embarque

En el presente Protocolo de asistencia a los servicios de salud marítima para los exámenes médicos previos al embarque se contemplan las siguientes pruebas adicionales:

1. Pruebas analíticas:

Comprenden trece pruebas analíticas rutinarias por paciente: glucosa, niveles de creatinina en la sangre, ácido úrico, colesterol, lipoproteínas de alta densidad (HDL), triglicéridos, proteína total, TGO, TGP, GGT, hematología, VSG, sistemático y sedimento de orina.

Las pruebas para determinar los niveles de amilasa y de hierro deben solicitarse rutinariamente además de las pruebas arriba mencionadas.

Para determinados puestos, podría ser necesario asimismo realizar las siguientes pruebas: CPK, Na, K, Ca, TSH, indicadores de hepatitis y metabolitos en la orina, entre otras.

2. Otras pruebas adicionales:

Espirometría, electrocardiograma, audiometría.

Radiología simple: indicación individualizada.

Interconsultas: indicación individualizada.

Los plazos máximos exigidos son:

Pruebas analíticas:

Normal: 48 horas.

Urgente: en el mismo día.

Otras pruebas adicionales: 7 días.

3. Directrices de la OIT:

En las “Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos” se tienen en cuenta los siguientes aspectos:

1. Aspectos de la vida marítima que son pertinentes para el examen médico de la gente de mar:
 - a. trabajan en zonas muy alejadas;
 - b. tripulación mínima, dificultad para la sustitución;
 - c. nivel de formación;
 - d. condiciones de vida social: promiscuidad, enfermedades contagiosas;
 - e. buen estado físico y mental;
 - f. ausencia de obesidad, y



- g. otros factores.
- 2. Tipo y frecuencia de los exámenes médicos
 - a. contenido del Convenio de Formación, sección B1-9, y del Convenio STCW-F;
 - b. distinción entre exámenes médicos periódicos y exámenes médicos previos al embarque, y
 - c. otros.
- 3. Realización de exámenes médicos.
 - a. aspectos que deben determinarse:
 - i. identificación de la persona;
 - ii. examen físico;
 - iii. vacunas;
 - iv. pruebas auditivas y de visión;
 - v. consumo de alcohol y otros hábitos, y
 - vi. asesoramiento sobre enfermedades contagiosas.

Certificado médico de aptitud previo al embarque

Como resultado del Reconocimiento Médico de Embarque, D/Dña :..... con DNI / NIE / Pasaporte ha sido declarado (the holder of this Seamans Book has passed his/her Medical Examination for sea-service with the result as follows).

Apto (fit for sea-service)

Apto con restricciones (partially fit for sea-service)

No Apto (Unfit for sea-service)

La vigencia de este Reconocimiento caduca el díade.....de..... (The validity of this certificate expire the next).

En a de de.....

Sello del Centro
(Medical Center stamp)

Firma del Médico
(Approved Doctor's signature)

Nº Registro
(Registration no.)

(Modelo de Certificado Médico para el tripulante anverso)

Conformidad con los convenios internacionales

Los exámenes médicos se llevan a cabo de conformidad con las disposiciones de los Convenios núms. 6, 73, 113 y 147 de la Organización Internacional del Trabajo y del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de la OMI, y la Directiva 1999/63/CE del Consejo de 21 de junio de 1999 relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (cláusula 13).

III - Ejemplos de certificado médico

SEAFARER'S MEDICAL CERTIFICATE					
Name		Sex		Proof of identity	
Surname	Given names	<input type="checkbox"/> Male	<input type="checkbox"/> ID	<input type="checkbox"/> Passport	
		<input type="checkbox"/> Female	ID or Passport No.		
Home address		Date of birth			
		Day /	Month /	Year	
<p>I have evaluated the above-named applicant in accordance with the Merchant Shipping (Eyesight and Medical Examination) Regulations, 2004, made under the Merchant Shipping Act 57 of 1951. On the basis of the applicant's personal declaration and my clinical examination and diagnostic test results recorded on the medical examination form, I declare the applicant:</p>					
<input type="checkbox"/> Fit	<input type="checkbox"/> Unfit*	<input type="checkbox"/> Category	Deck Department		* If found unfit, please provide details and action taken (eg referral or any practical tests required before fitness can be certified)
<input type="checkbox"/> Fit	<input type="checkbox"/> Unfit*	<input type="checkbox"/> Category	Engine Department		
<input type="checkbox"/> Fit	<input type="checkbox"/> Unfit*	<input type="checkbox"/> Category	Other Departments		
The applicant used aids to vision		<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No		
Colour vision test done		<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No		
Colour blind		<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No		
The applicant used aids to hearing		<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No		
If Category E, describe restrictions (eg specific position, type of ship, trade area)					
List any prescribed medications taken regularly					
Date of expiry					
/	/				
Day	Month	Year			
Date of examination		/	/	Place of examination	
Name of Medical Examiner			Signature of Medical Examiner		
I acknowledge that I have been advised of the content of the medical examination forms.				Distribution of copies	
Applicant's signature				Original Duplicate Tripplicate	Applicant SAMSA Medical Examiner



Ministry of Transport, Public Works
and Water Management



Seafarer medical certificate

The Kingdom of the Netherlands

- The signing physician declares to be recognised by the Government of the Netherlands as a physician to conduct medical examinations and to issue medical certificates of fitness for the service on board seagoing vessels registered in the Netherlands.
- The signing physician declares, that the individual complies to the latest medical criteria of the Dutch Manning Regulations for maritime shipping, that he/she is fit for duty, and that his/her presence on board constitutes no unacceptable risk to the health of others.

Data of the seafarer

Surname, and initials

Place and date of birth

Country of issue and number of seaman's book

Examination on tuberculosis

- Yes, date _____
- No, which results in a limited area of validity² _____

To prevent fraud: all squares to be completed clearly in block letters (no deletion) !

The seafarer complies to the medical standards of:

Passed

Valid dispensation¹

Medical fitness: YES or NO

--	--

Visual system: YES or NO

--	--

Auditory system: YES or NO

--	--

Final judgement medical fitness

Medical fit for seafaring for/as

Look-out or watch duties on the bridge: YES or NO

--

Watch duties in the engine room: YES or NO

--

Rating without look-out or watch duties: YES or NO

--

Area of validity

- Worldwide
- Limited as a result of absence of the examination on tuberculosis³
- Limited otherwise, that is _____

Period of validity

- Until 2 years after the date of issue
- Limited, that is _____

Subscription

Place and date of examination

Valid until

Name stamp of physician:

Signature of physician:

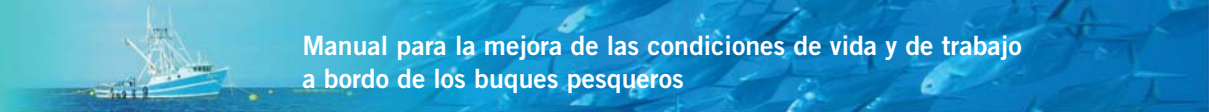
¹ Exemption from the medical standards can only be issued by the Medical Adviser of the Netherlands Shipping Inspectorate. The expiry date of the Seafarer medical certificate may never exceed the expiry date on the exemption. The exemption has to be presented with the medical certificate.

² Restricted to voyages between ports situated in Northern and Western Europe between Kyivness and Gibraltar, in the Baltic Sea as far east as 20° East and ports on the Northern Mediterranean Coast.

IV - Cuadro de requisitos para los buques pesqueros, de conformidad con el anexo III del Convenio núm. 188

(Las cifras entre paréntesis corresponden al párrafo pertinente del anexo III del Convenio núm. 188; el uso del arqueo bruto se limita sólo a los textos en cursiva.)

	Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Proyecto y construcción	<p>Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la autoridad competente. (13)</p>	<p><i>La altura libre mínima permitida en todos los espacios en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros.</i></p> <p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 190 centímetros la altura libre mínima permitida en cualquier espacio o parte de un espacio de alojamiento si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (15)</i></p>	





<p>Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento</p>	<p>No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia. Cuando sea razonable y factible, se deberá evitar que haya aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tenderos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa. (16)</p>	<p>No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tenderos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente contruidos con acero u otro material aprobado, y ser estancos al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos cabinas. (17)</p>
<p>Aislamiento</p>	<p>Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados; los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y uniones deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desague suficiente. (18)</p>	
<p>Otras disposiciones</p>	<p>Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de las moscas y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infectadas de mosquitos. (19)</p>	
	<p>Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias. (20)</p>	



<p>Ruido y vibraciones</p>	<p>La autoridad competente deberá adoptar medidas para limitar el ruido y las vibraciones excesivas en los espacios de alojamiento, en la medida en que sea factible de conformidad con las normas internacionales pertinentes. (21)</p>	<p>La autoridad competente deberá adoptar normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones. (22)</p>
<p>Ventilación</p>	<p>Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas. El sistema de ventilación deberá proporcionar aire de manera satisfactoria cuando los pescadores se encuentren a bordo. (23)</p>	<p>Los buques deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, el cual deberá regularse de tal manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. Los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma ininterrumpida mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque. (25)</p>
<p>Calefacción y aire acondicionado</p>	<p>Los mecanismos de ventilación u otras medidas deberán servir para proteger a los no fumadores del humo del tabaco. (24)</p> <p>Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente calefaccionados, habida cuenta de las condiciones climáticas. (26)</p>	<p>Se deberá proporcionar un nivel de temperatura adecuado, mediante un sistema de calefacción apropiado, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales. El sistema de calefacción suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo y las condiciones lo exijan. (27)</p>



		Se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente, la sala de radio y las salas de control central de máquinas, con excepción de los buques pesqueros que operen regularmente en zonas donde las condiciones climáticas templadas no lo requieran. (28)	
Iluminación	En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada. (29)	Los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la autoridad competente. En todas las partes de los espacios de alojamiento donde se pueda circular libremente, la norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente. (34)	
	Cuando sea factible, los espacios de alojamiento deberán ser iluminados con luz natural, además de la luz artificial. En los dormitorios que sean iluminados con luz natural deberán preverse medios para bloquear dicha luz. (30)		
	Cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual adecuado para la lectura, además del alumbrado normal del dormitorio. (31)		
	Los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia. (32)		

	<p>Cuando en un buque no se disponga de alumbrado de emergencia para iluminar los comedores, pasillos y cualquier otro espacio que se utilice o pueda ser utilizado como salida de emergencia, en dichos espacios se deberá instalar un alumbrado nocturno permanente. (33)</p>		
<p>Dormitorios</p>	<p>Disposiciones generales</p> <p>Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que esté destinado el buque lo permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje. (35)</p>		
<p>Superficie</p>	<p>El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque. (36)</p>	<p><i>La superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados. (37)</i></p>	<p><i>La superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados. (38)</i></p>
		<p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,0 metros cuadrados la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (39)</i></p>	<p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,5 metros cuadrados la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (39)</i></p>



<p>Personas por dormitorio</p>	<p>En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis. (40)</p>	<p><i>El número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá permitir excepciones a este requisito en casos particulares en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado. (41)</i></p>
	<p>En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados. (42)</p>	<p><i>Los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado. (43)</i></p>
<p>Otras disposiciones</p>	<p>El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación. (44)</p>	<p><i>Las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros. (46)</i></p>
	<p>Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado. (45)</p>	<p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que las dimensiones interiores de las literas no sean inferiores a 190 centímetros por 70 centímetros, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (47)</i></p>

	<p>Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir. (48)</p>	<p>Se deberá proporcionar un escritorio adecuado para escribir y una silla. (49)</p>
	<p>En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente. (50)</p>	
<p>Comedores</p>	<p>Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje. (51)</p>	<p>Los comedores deberán estar separados de los dormitorios. (53)</p>
	<p>Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios. (52)</p>	<p>Los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías. (55)</p>
	<p>Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima puedan utilizarlo en cualquier momento. (54)</p>	



<p>Bañeras o duchas, retretes y lavabos</p>	<p>Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable. (56)</p>	<p><i>Todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos. (61)</i></p>
	<p>Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable. (57)</p>	<p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que se deberá disponer de al menos una bañera o ducha, o ambas a la vez, y de un lavabo para cada seis personas o menos y al menos de un retrete para cada ocho personas o menos, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (62)</i></p>
	<p>Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar la cantidad mínima de agua que deberá suministrarse. (58)</p>	
	<p>Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, éstas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento. (59)</p>	

	<p>Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos deberán estar cubiertos con un revestimiento antideslizante. (60)</p>	<p>Deberá disponerse de instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa. (64)</p>	<p>Se emplazarán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para secar la ropa. (65)</p>
<p>Lavanderías</p>	<p>En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque. (63)</p>		<p>Se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar adecuadamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas. (67)</p>
<p>Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados</p>	<p>Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado. (66)</p>		
<p>Otras instalaciones</p>	<p>Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles a partir de estos últimos. (68)</p>		
<p>Ropa de cama, vajilla y artículos diversos</p>	<p>A todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque se deberá proporcionar vajilla y ropa de cama apropiadas. Sin embargo, los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo o en el acuerdo de trabajo del pescador. (69)</p>		



<p>Instalaciones de recreo</p>			<p>Se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo. (70)</p>
<p>Instalaciones de comunicación</p>		<p>En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no excederá del costo efectivo de las comunicaciones para el propietario del buque pesquero. (71)</p>	
<p>Cocina y despensa</p>		<p>En todo barco pesquero deberán preverse equipos para cocinar los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada. (72)</p>	<p>Deberá disponerse de cocinas separadas. (74)</p>
		<p>La cocina o las instalaciones destinadas a cocinar los alimentos cuando no se disponga de una cocina separada deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas. (73)</p>	<p>Se deberá disponer de una despensa y un refrigerador o de otros lugares de almacenamiento a baja temperatura. (77)</p>
		<p>Cuando se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta, dentro de un refugio que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior. (75)</p>	

	<p>Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ser ventilado y mantenido seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura. (76)</p>	
<p>Alimentos y agua potable</p>	<p>El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en materia alimentaria. (78)</p>	
<p>Condiciones de limpieza y habitabilidad</p>	<p>La autoridad competente podrá establecer requisitos en cuanto a las normas mínimas de calidad y cantidad de los alimentos y del agua que deban suministrarse a bordo. (79)</p>	
	<p>Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o salvamento. (80)</p>	



	<p>La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas. (81)</p> <p>Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario. (82)</p>		
<p>Inspecciones por el capitán o patrón</p>		<p>La autoridad competente deberá ordenar que el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para asegurar que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el alojamiento de los pescadores esté limpio, sea convenientemente habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones; b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente; y c) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados. <p>Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta. (83)</p>	

Variantes

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



V - Normativa sobre dotaciones mínimas de seguridad establecida en Sudáfrica

Oficiales de cubierta

Item	Length of vessel (metres)	Capacity of employment	Appropriate minimum certification and number of persons to be employed	
			Certification	Number
1	≤ 12,7	Master	Fisherman Grade 4 (Skipper)	1
		Mate	Small Vessel Certificate of Competence (vessels > 9 metres in length)	1
2	> 12,7 but ≤ 24	Master	Fisherman Grade 4 (Skipper)	1
		Mate	Fisherman Grade 4 (Watchkeeper)	1(A)
3	> 24 but < 30	Master	Fisherman Grade 3	1
		Mate	Fisherman Grade 4 (Watchkeeper)	1
4	> 30	Master	Fisherman Grade 2	1
		Mate	Fisherman Grade 3	1
		Watchkeeping officer	Fisherman Grade 4 (Watchkeeper)	1

Note:
(A) Not required on vessels < 50 GT going to sea for periods not exceeding 12 consecutive hours.

Maquinistas

Item	Registered propulsion power of vessel (kW)	Capacity of employment	Appropriate minimum certification and number of persons to be employed	
			Certification	Number
1	≤ 150	Chief engineer	Marine Motorman Grade 3	1(A)
2	> 150 but ≤ 350	Chief engineer	Marine Motorman Grade 2	1(A)
3	> 350 but < 1000	Chief engineer	Marine Motorman Grade 1	1
		Second engineer	Marine Motorman Grade 2	1
4	> 1000 but ≤ 2000	Chief engineer	Marine Motorman Higher Grade	1
		Second engineer	Marine Motorman Grade 1	1
5	> 2000 but < 3000	Chief engineer	Marine Engineer Officer (Class 4) (B)	1
		Second engineer	Marine Motorman Grade 1	1
6	> 3000	Chief engineer	Marine Engineer Officer (Class 3) (C)	1
		Second engineer	Engineer officer	1















Notes:
(A) Not required on vessels ≤ 12,7 metres in length if the master has passed a level 3 assessment (oral examination) in basic engineering knowledge.
(B) Certification to include the class 4 service endorsement.
(C) Certification to include the class 3 service endorsement.
















Operador de radiotelegrafía









Item	Length of vessel (metres)	Capacity of employment	Appropriate minimum certification and number of persons to be employed	
			Certification	Number
1	≤ 12,7	Master	Fisherman Grade 4 (Skipper)	1
		Mate	Small Vessel Certificate of Competence (vessels > 9 metres in length)	1
2	> 12,7 but ≤ 24	Master	Fisherman Grade 4 (Skipper)	1
		Mate	Fisherman Grade 4 (Watchkeeper)	1(A)
3	> 24 but < 30	Master	Fisherman Grade 3	1
		Mate	Fisherman Grade 4 (Watchkeeper)	1
4	> 30	Master	Fisherman Grade 2	1
		Mate	Fisherman Grade 3	1
		Watchkeeping officer	Fisherman Grade 4 (Watchkeeper)	1

Note:
(A) Not required on vessels < 50 GT going to sea for periods not exceeding 12 consecutive hours.

Referencias

-  Agencia Marítima y de Guardacostas (Reino Unido). 2004. *Merchant Shipping Notice MSN 1786 (F) Application of the Fishing Vessels (Working Time: Seafishermen) Regulations 2004*. Puede consultarse en el sitio Web: http://www.mcga.gov.uk/c4mca/msn_1786.pdf
-  —. 2009. *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen*, 2009.
-  American Bureau of Shipping (ABS). 2009. *Guidance Notes on the ILO Maritime Labour Convention*, 2006.
-  Asociación Internacional de la Inspección del Trabajo (IALI). 2006. *Código Global de Integridad de la Inspección del Trabajo*. Puede consultarse en el sitio Web: http://www.iali-aiit.org/iali/download/directions/Code_of_Integrity_ES.pdf .
-  Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales (CIAPA). 2007. *ICSF Guidebook: Understanding the Work in Fishing Convention*, 2007.
-  Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). 1999. Circular de Pesca núm. 929, Revisión 1. Puede consultarse en el sitio Web: <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/005/x1168e/x1168e.pdf>
-  —. 2007. *Safety of Fishermen*. Puede consultarse en el sitio Web: <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/012/ak204e/ak204e.pdf>
-  —; OIT y OMI. 2005. *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros*, partes A y B.
-  —; OIT y OMI. 2005. *Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños*.
-  Organización Internacional del Trabajo (OIT). 2001. *Factores ambientales en el lugar de trabajo* (Ginebra). Puede consultarse en el sitio Web: http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_193_span.pdf.
-  —. 2002. *Combating child labour: A handbook for labour inspectors*.
-  —. 2004. *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*, Informe V – Conferencia Internacional del Trabajo, 92ª reunión, 2004.
-  —. 2006. *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo*, 2006.
-  —. 2006. *Pautas para los funcionarios encargados del control por el puerto que realizan inspecciones en virtud del convenio sobre el trabajo marítimo*.

-  —. 2006. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.
-  —. 2006. *Toolkit for Labour Inspectors - A Model Enforcement Policy: A Training and Operations Manual; A Code of Ethical Behaviour*. Puede consultarse en el sitio Web: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_protect/—protrav/—safework/documents/instructionalmaterial/wcms_110153.pdf
-  —. 2007. *Norway Profile: ILO Convention 188 Convention concerning work in the fishing sector of 14 June 2007*.
-  —. 2007. *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*
-  —. 2007. Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 199).
-  —. 2007. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (núm. 188).
-  —. 2008. Informe del Seminario Regional Asiático sobre el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero de la OIT (Seúl, República de Corea, 2-4 de septiembre de 2008).
-  —. 2009. *Brazil: Work in Fishing Case Study*.
-  —. 2009. *Case Study: South Africa*
-  —; Centro Internacional de Turín (CIT). 2009. *Maritime Labour Inspection Training Package*.
-  —. *Situation in Spain in relation to the provisions of Convention No. 188 and Recommendation No. 199 of the International Labour Organization, August 2009*.
-  —; Oficina Internacional del Trabajo. *Formulario de memorias sobre la aplicación de convenios ratificados (artículo 22 de la Constitución): Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) (documento GB.301/LILS/9)*
-  Organización Marítima Internacional (OMI). 1965. Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965.
-  —. 1974. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974.
-  —. 1977. Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

-  —. 1995. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), 1995.
-  —. 1999. Principios relativos a la dotación de seguridad: Resolución A.890(21) de la Asamblea, en su forma enmendada por la Resolución A955(23).
-  —. 2001. Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2001.
-  —. 2002. Directrices sobre la fatiga.
-  —. 2001. Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga, Comité de Seguridad Marítima, Circ.1014. Pueden consultarse en el sitio Web: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D2476/1014.pdf
-  —. 2002. Código Internacional de Gestión Seguridad Operacional del Buque y para la Prevención de la Contaminación. [Res. A.741 (18) de la OMI].
-  —. Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima.
-  Organización Mundial del Comercio (OMC). 2008. Grupo de Negociación sobre las Normas, (anexo VIII, SUBVENCIONES A LA PESCA, documento TN/RL/W/236, 19 de diciembre de 2008).

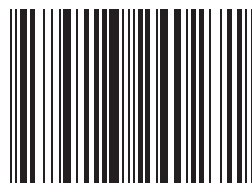


Departamento de Actividades Sectoriales

Oficina Internacional del Trabajo
4, route des Morillons
CH 1211, Ginebra 22
Suiza

Correo electrónico: sector@ilo.org
Sitio web: www.ilo.org

ISBN 978-92-2-324027-1



9 789223 124027 1