

Conferencia Internacional del Trabajo  
93.<sup>a</sup> reunión 2005

---

Informe V (2A)

## Trabajo en el sector pesquero

Quinto punto del orden del día

---

ISBN 92-2-315371-9

ISSN 0251-3226

---

*Primera edición 2005*

---

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 de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas 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](mailto:pubvente@ilo.org).

Vea nuestro sitio en la red: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

## INDICE

Páginas

LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE .....	V
INTRODUCCIÓN .....	1
RESPUESTAS RECIBIDAS .....	3
COMENTARIO DE LA OFICINA .....	83
APÉNDICE: INFORME DE LA REUNIÓN TRIPARTITA DE EXPERTOS SOBRE EL SECTOR PESQUERO	105

## LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE

### Organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales internacionales y regionales

CIT	Conferencia Internacional del Trabajo
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
IMHA	Asociación Internacional de Medicina Marítima
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
OMS	Organización Mundial de la Salud
UE	Unión Europea

### Instrumentos internacionales

Convenio STCW-F	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995
Convenio TORREMOLINOS 77	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
PROT 1993 PESQUEROS	Protocolo relativo al Convenio de Torremolinos de 1977 para la seguridad de los buques pesqueros

### Organizaciones nacionales de empleadores y trabajadores

Argentina	CATT	Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte
	ACPP	Asociación de Capitanes y Patrones de Pesca
Bélgica	CCE	Consejo Central de la Economía
	CNT	Consejo Nacional del Trabajo
Canadá	CEC	Consejo de Empleadores del Canadá
Chipre	OEB	Federación de Empleadores e Industriales de Chipre

---

España	OPPAO	Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa
	FNCP	Federación nacional de cofradías de pescadores
Estados Unidos	USCIB	Consejo de Estados Unidos para el Comercio Internacional
Finlandia	STTK	Confederación Finlandesa de Empleados
	SAK	Organización Central de Sindicatos Finlandeses
Francia	MEDEF	Movimiento de las Empresas de Francia
Italia	UILA-PESCA	Sindicato Italiano de Trabajadores del Sector Agroindustrial – Sector Pesquero
Nueva Zelanda	NZCTU	Consejo de Sindicatos de Nueva Zelanda
Nicaragua	CTN	Central de Trabajadores de Nicaragua
Suiza	USS	Unión Sindical Suiza
	UPS	Unión de Empleadores de Suiza

### **Términos técnicos**

GPS	sistema mundial de determinación de posición
LOA	eslora total
MN	millas náuticas
PSC	control por el Estado rector del puerto
RLS	radiobaliza de localización de siniestros
SST	seguridad y salud en el trabajo
TB	toneladas brutas
TRB	toneladas de registro bruto
ZEE	zona económica exclusiva

## INTRODUCCION

La primera discusión de un punto relativo a una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero tuvo lugar en la 92.<sup>a</sup> reunión (2004) de la Conferencia Internacional del Trabajo. A raíz de dicha discusión, y de conformidad con el artículo 39 del Reglamento de la Conferencia, la Oficina Internacional del Trabajo preparó y envió a los gobiernos de los Estados Miembros el Informe V (1), en el que figuraban un proyecto de convenio y un proyecto de recomendación redactados sobre la base de las conclusiones adoptadas por la Conferencia en su 92.<sup>a</sup> reunión.

Se invitó a los gobiernos a que enviaran cualesquiera modificaciones u observaciones que desearan formular de modo que llegasen a la Oficina a más tardar el 15 de noviembre de 2004, o a que informaran a la Oficina, dentro del mismo plazo, si consideraban que los textos propuestos constituían una base apropiada de discusión para la 93.<sup>a</sup> reunión (2005) de la Conferencia.

En el momento de redactarse el presente informe, la Oficina había recibido respuestas de los gobiernos de los 43 Estados Miembros siguientes: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, República Checa, China, Chipre, Cuba, Dinamarca, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, España, Estonia, Etiopía, Finlandia, Francia, Grecia, Guinea, Hungría, India, Indonesia, Islandia, Israel, Japón, Kuwait, Líbano, Lituania, Marruecos, Mauricio, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez y Ucrania.

De conformidad con el párrafo 6 del artículo 39 del Reglamento de la Conferencia, se pidió a los gobiernos que, antes de dar forma definitiva a sus respuestas, consultaran a las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores y que indicasen cuáles eran las organizaciones consultadas.

Los gobiernos de los 36 Estados Miembros siguientes indicaron que se había consultado a las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores; algunos incluyeron en sus respuestas las opiniones comunicadas por esas organizaciones sobre ciertos puntos: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, República Checa, China, Chipre, Cuba, Dinamarca, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, España, Estonia, Etiopía, Finlandia, Francia, Grecia, Guinea, Hungría, Indonesia, Islandia, Israel, Japón, Líbano, Lituania, Mauricio, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Singapur, Suecia y Suiza.

Los gobiernos de los siguientes Estados Miembros enviaron por separado las respuestas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores, así como de organizaciones de otra índole; en algunos casos, las respuestas se remitieron directamente a la Oficina: Bélgica, Canadá, Chipre, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Nicaragua, Nueva Zelanda y Suiza. También se recibieron observaciones de la Unión Europea (UE) y de la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA).

A fin de que el proyecto de convenio y el proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero obren en poder de los gobiernos dentro del plazo

señalado en el párrafo 7 del artículo 39 del Reglamento de la Conferencia, estos textos se han publicado en un volumen aparte (Informe V (2B)).

El presente volumen (Informe V (2A)), que se ha basado en las respuestas de los gobiernos y de las organizaciones de empleadores y de trabajadores, contiene los puntos esenciales de sus comentarios.

El informe recoge también los resultados de la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. Por otro lado, debería recordarse que la Comisión del Sector Pesquero de la Conferencia decidió que se deberían celebrar consultas sobre la cuestión del alojamiento antes de la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia, en 2005, partiendo de la base de que la Oficina idearía un mecanismo para facilitar el proceso, que las tres partes se comprometerían a participar en las consultas y que la Comisión de la Conferencia de 2005 establecería un grupo de trabajo. La Comisión de la Conferencia también acordó que en el convenio propuesto se insertase una nueva parte, que debía elaborar la Oficina, con requisitos adicionales para los buques más grandes, y que el examen de la cuestión de la seguridad social se pospusiera en espera del resultado de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (septiembre de 2004), en la que se iba a tratar el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo destinado a la gente de mar. Con objeto de obtener la orientación necesaria para cumplir el cometido de elaborar nuevas disposiciones sobre los buques grandes y la seguridad social, la Oficina propuso, en la 290.<sup>a</sup> reunión (junio de 2004) del Consejo de Administración, que el mecanismo previsto por la Comisión de la Conferencia adoptase la forma de una reunión de expertos encargada de examinar la cuestión del alojamiento y los demás asuntos que habían quedado pendientes al cabo de la primera discusión sobre el trabajo en el sector pesquero. El Consejo de Administración aprobó dicha propuesta y convocó la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, que se celebró en Ginebra del 13 al 17 de diciembre de 2004.

El Informe V (2A) se divide en cuatro secciones: en la primera se recogen las observaciones de carácter general sobre los textos propuestos, en la segunda y tercera se incluyen las observaciones relativas al proyecto de convenio y al proyecto de recomendación, y en la cuarta figuran los comentarios de la Oficina sobre esas observaciones, así como las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. En el apéndice se reproduce el informe de la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero (TMEFS/2004/4).

## **RESPUESTAS RECIBIDAS**

A continuación se recoge lo esencial de las respuestas recibidas en relación con el proyecto de convenio y el proyecto de recomendación relativos a las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

Los gobiernos de los 21 Estados Miembros que se enumeran a continuación declararon que, por el momento, no tenían observación alguna que presentar o que consideraban que los textos propuestos constituían una base adecuada para la discusión en la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo: República Checa, Chipre, Cuba, Dinamarca, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, España, Estonia, Etiopía, Grecia, Hungría, India, Indonesia, Israel, Kuwait, Lituania, Mauricio, Polonia, Singapur, Suecia y Tailandia. Algunos de los países (nueve) que consideraron que los textos constituían una base adecuada para la discusión también formularon observaciones sobre dichos textos o respondieron a las preguntas formuladas en el comentario de la Oficina que figura en el Informe V (1).

Algunos gobiernos brindaron información sobre su legislación y prácticas nacionales, otros proporcionaron información detallada sobre la situación de sus respectivos países en lo concerniente al sector pesquero. A pesar de la gran utilidad que tiene para la labor de la Oficina, esa información no se ha recogido en el presente documento salvo cuando se consideró necesaria para la comprensión de la respuesta.

### **Observaciones generales**

#### AUSTRALIA

Apoya la idea central general del proyecto de convenio, que establece un marco internacional semejante al marco de la OMI en lo tocante a la seguridad de los buques, en especial, el hecho de centrar la atención en el factor humano que es parte integrante de la seguridad en el mar. En Australia, la reglamentación concerniente a los buques pesqueros incumbe, en gran medida, a los estados y al Territorio del Norte. En lo que respecta al ámbito de aplicación, una opción, que podría facilitar una mayor ratificación, consistiría en limitar la aplicación del convenio a los buques de un cierto tamaño a los que se les aplican los convenios sobre seguridad de la OMI, por ejemplo, los buques de 500 TB y más. Ello limitaría su aplicación a buques de mayor tamaño respecto de los cuales dichas condiciones pueden ser más pertinentes, y excluiría muchos buques más pequeños, incluidas las embarcaciones pesqueras tradicionales. Sin embargo, habida cuenta de que existen buques de gran tamaño que no sobrepasan el límite de tonelaje pero que realizan viajes internacionales, se sugiere la siguiente aplicación: 500 TB para los buques que operen en el ámbito nacional y para todos los buques pesqueros que realicen viajes internacionales/en aguas extranjeras. Las responsabilidades de las autoridades marítimas nacionales se limitan a los buques pesqueros que realizan viajes en aguas extranjeras, que en general son buques de

mayor tamaño, a los que se les aplican los límites de tonelaje establecidos en el Convenio de la OMI. Dado que las condiciones de empleo a bordo de estos buques son similares a las condiciones de empleo de la gente de mar a bordo de los buques mercantes, las condiciones de trabajo deberían guardar un paralelismo con las condiciones de trabajo de la gente de mar establecidas en virtud de los convenios de la OIT. Para muchos países, la aplicación del convenio a embarcaciones pesqueras más pequeñas que operan en el ámbito nacional podría resultar muy onerosa, aunque, según las estimaciones de la FAO, alrededor de un 90 por ciento de los pescadores de todo el mundo trabajan a bordo de buques de 24 metros o menos de eslora, e, irónicamente, son las embarcaciones más pequeñas operadas por sus propietarios las que necesitan de manera más imperiosa contar con reglamentación y educación acerca de las prácticas de trabajo seguras. Respecto de la frase «buques pesqueros que realicen viajes internacionales», el enfoque propuesto es compatible con la legislación nacional y parece ser adecuado si se lo considera conjuntamente con las disposiciones relativas a los buques cuya eslora sobrepasa cierto límite. Aun así, resultaría útil reemplazar el término «aguas extranjeras» por el término «internacional», que implica la entrada a puertos extranjeros, mientras que algunos buques que la OIT desea reglamentar posiblemente sólo entren en aguas extranjeras. Sería conveniente la inclusión de una definición de la expresión «viaje internacional» (o quizá «viaje en aguas extranjeras»), habida cuenta de que se impondrá una reglamentación más estricta respecto de los buques que realicen ese tipo de viajes. Apoyamos la normalización de las condiciones de trabajo de la tripulación de los buques pesqueros en relación con la de los buques mercantes de tamaño similar. Cabe señalar, sin embargo, que las condiciones de vida y de trabajo de un pescador siguen siendo más arduas y más peligrosas que las de la gente de mar a bordo de buques mercantes.

#### BÉLGICA

CNT: El Consejo expresa su apoyo al proyecto de convenio y al proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero y coincide con la respuesta presentada por el CCE.

#### BRASIL

Habida cuenta del ámbito de aplicación del convenio, la frase «buques pesqueros que realicen viajes internacionales» parece adecuada.

#### CANADÁ

Un convenio y una recomendación relativos a las condiciones de trabajo en el sector pesquero deberían proporcionar una sólida protección a los pescadores, y también deberían ser lo suficientemente flexibles para adaptarse a las diversas operaciones, condiciones y relaciones de trabajo que predominan en dicho sector. El resultado de una revisión y reemplazo de los siete instrumentos existentes de la OIT en la materia no debería ser simplemente una amalgama de las disposiciones existentes, sino, más bien, un nuevo instrumento que contenga disposiciones actualizadas y prácticas. Debe alcanzarse un equilibrio adecuado con la elaboración de normas eficaces para

proteger a los pescadores sin recurrir a una formulación que establezca un número excesivo de obligaciones que obstaculizaría su amplia ratificación y aplicación. El término «viajes internacionales» que figura en los artículos 18, 25 y 32 del convenio y en el párrafo 17 de la recomendación debería ser definido de la siguiente manera: «se entiende por buques pesqueros que realicen viajes internacionales aquellos buques que permanezcan en el mar más de unos cuantos días de forma ininterrumpida, y que faenen en aguas de otros Estados o en aguas internacionales, o que visiten los puertos de otros Estados». Esta definición debería incluirse en el artículo 1 o, de no ser así, cada referencia a dicho término debería estar acompañada de una aclaración; de lo contrario, se podría considerar que las pequeñas embarcaciones que pesquen en aguas de Estados adyacentes o que visiten puertos extranjeros cercanos «están realizando viajes internacionales» incluso si regresan diariamente a sus puertos de matrícula, mientras que los buques pesqueros que permanecen en el mar durante largos períodos, pero que sólo pescan en aguas internacionales, no entrarían en dicha definición de «viajes internacionales».

CEC: Algunas disposiciones del proyecto de convenio fueron concebidas para ser aplicables a buques pesqueros de mayor tamaño que realizan «viajes internacionales». Parece ser que la necesidad de contar con tales disposiciones no guarda relación con la pesca en aguas dentro de la jurisdicción nacional, sino más bien con cuestiones relativas a la seguridad y salud en el trabajo (SST) y a la prevención de accidentes relacionados con las actividades de pesca en aguas distantes de algunos buques pesqueros extranjeros. Estas preocupaciones pueden abordarse sin causar un impacto negativo en las actividades de las flotas responsables que pescan bajo el control efectivo del Estado del pabellón. Por lo tanto, la definición debería modificarse en los siguientes términos: «los viajes que realicen los buques de mayor tamaño que se dediquen a operaciones de pesca durante más de unos cuantos días en alta mar y cuya tripulación desembarque en puertos de otros Estados». La referencia a las actividades de pesca fuera de las jurisdicciones nacionales, como por ejemplo en «alta mar», y la utilización de la conjunción «y» en relación con el desembarque en puertos de otros Estados, llevaría a excluir de la parte pertinente del convenio tanto los viajes de pesca que se realicen en aguas nacionales pero con escala en un puerto extranjero como los viajes de pesca que se realicen en aguas internacionales pero con escala en el puerto del Estado del pabellón.

#### CHIPRE

La Confederación de Trabajadores de Chipre y la Federación Panchipriota del Trabajo acepta los textos propuestos como una base adecuada para la discusión que llevará a cabo la Conferencia en junio de 2005.

#### DINAMARCA

Parece necesario introducir una disposición obligatoria para proteger a los pescadores contra el ruido y las vibraciones a bordo de los buques pesqueros. Este requisito puede restringirse, en una primera etapa, a los buques pesqueros de mayor tamaño.

## EGIPTO

El Gobierno mantiene sus observaciones recogidas en el Informe V (2) *Condiciones de trabajo en el sector pesquero: los puntos de vista de los mandantes* (92.<sup>a</sup> reunión de la CIT, 2004).

## ESPAÑA

En la próxima reunión de la CIT se deberá tomar en cuenta el progreso realizado en forma paralela en lo que concierne al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, a fin de poner a los pescadores, cuando sea posible, en pie de igualdad con la gente de mar. Habida cuenta de que el término «viaje internacional» no es la expresión más utilizada en términos estrictamente pesqueros, propone utilizar el término «trayectos» como alternativa al término «viajes».

OPPAO: Parece ser que los gobiernos procuran establecer una categorización de los buques sobre la base de criterios tales como la eslora o el tonelaje, lo cual resulta poco entendible en el caso de los países desarrollados, ya que muchas de las normas que figuran en el texto propuesto ya están consagradas en sus reglamentaciones internas, y menos entendible aún en el caso de los países en desarrollo, puesto que no serán capaces de ratificar disposiciones de carácter excesivamente restrictivo. El texto propuesto adolece de una excesiva clasificación de los buques, lo que terminará por obstaculizar una amplia ratificación del convenio, perdiendo así de vista el objetivo que se había fijado en un principio.

## ESTADOS UNIDOS

USCIB: Los siguientes principios deberían guiar la elaboración de los instrumentos relativos a la pesca: i) desarrollo de normas laborales mínimas para la protección de la mayoría de los pescadores a escala mundial tomando en cuenta las realidades socioeconómicas en los países desarrollados y en desarrollo; ii) elaboración de un instrumento flexible para promover una amplia ratificación y para abarcar la gran mayoría de los pescadores que trabajan en pequeñas embarcaciones, los que en la actualidad cuentan con muy poca protección, si es que tienen alguna, en relación con la seguridad y salud en el trabajo; iii) protección contra el deterioro de las normas más estrictas existentes en virtud de la legislación y práctica nacionales respecto de los pescadores empleados en operaciones más importantes y/o en países desarrollados. Se desaprovecharía la oportunidad de mejorar las condiciones de la mayoría de los pescadores del mundo si la labor encaminada a crear un convenio ampliamente aceptable se viese trabada por ideales dogmáticos y rígidos que impidan su ratificación y aplicación.

## FINLANDIA

Los instrumentos propuestos relativos a las condiciones de trabajo en el sector pesquero podrían mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores. Sin embargo, el nuevo convenio debe ser un instrumento exhaustivo, claro y flexible que pueda ser ratificado a gran escala. Se recuerda que las empresas que operan en el sector pesquero

son a menudo pequeñas empresas con un alcance limitado en lo que respecta a la aplicación de disposiciones especiales, y que si se desea fomentar el espíritu empresarial las reglamentaciones deben ser lo más simple posible. La STTK y la SAK manifiestan que si bien la legislación laboral general se aplica a los pescadores en Finlandia, no siempre queda claro si se debe aplicar la Ley relativa a los Marinos o la Ley sobre Contratos de Trabajo. Aunque se han tomado en cuenta los puntos de convergencia con los convenios que se aplican a la gente de mar, se debería considerar la posibilidad de incluir una cláusula que garantice a los pescadores al menos el mismo nivel de protección de que goza la gente de mar u otros trabajadores en el contexto de una relación de trabajo.

#### GUINEA

Las cuestiones que se abarcan en los textos propuestos son pertinentes para el sector pesquero y se ajustan a las preocupaciones nacionales.

#### INDIA

Se deberían mejorar los sistemas de comunicación a bordo de los buques pesqueros, para así garantizar la comunicación ininterrumpida del buque en operación con las bases en tierra, y viceversa, a fin de brindar información a los miembros de la tripulación que pasan largos períodos en el mar acerca del bienestar de sus respectivas familias. La programación de los viajes debería estar disponible no sólo para los organismos que intervienen en la reglamentación de los asuntos marítimos sino también para los funcionarios de los puertos locales, a fin de que puedan supervisar el bienestar de la tripulación. En el supuesto de que se produzcan bajas por muerte/lesiones/enfermedad de los miembros de la tripulación, las personas a cargo de éstos/derechohabientes deberían recibir una indemnización adecuada y tener la posibilidad de recurrir a medios jurídicos apropiados para poder demandar al propietario del buque pesquero. Además del enfoque preventivo para evitar desastres en el mar, los pescadores deberían recibir una formación adecuada en materia de gestión de desastres. La autoridad competente debería controlar en forma periódica o en caso de reclamación el cumplimiento de las disposiciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo y adoptar medidas disuasorias en caso de violación de las mismas. Se debería poner en conocimiento de todos los pescadores que desarrollen sus actividades en forma continua en el sector pesquero toda nueva legislación adoptada o toda modificación de la legislación vigente, a fin de proteger sus derechos y garantizar la seguridad social. Es necesario salvaguardar el medio de vida y los intereses de los pescadores que se dedican a la pesca de subsistencia o en pequeña escala, puesto que muchas empresas pesqueras comerciales explotan los recursos pesqueros con medios mecánicos en zonas reservadas para los pescadores locales, en violación de las leyes y reglamentos en la materia.

#### ISLANDIA

En el convenio deberían figurar disposiciones generales que posibiliten su ratificación por un gran número de países y que puedan ser aplicables a todos los buques

pesqueros con independencia de su tamaño. De lo contrario, el resultado será un instrumento que no cumplirá su objetivo y no podrá ser ratificado, especialmente por naciones cuyos pescadores trabajan en su gran mayoría en pequeñas embarcaciones pesqueras. Algunos países como Islandia ya aplican normas más exigentes a sus flotas pesqueras que las que se proponen en el proyecto de convenio. Sin embargo, ello no afecta la necesidad de establecer normas mínimas que puedan amparar a *todos* los pescadores, aun a aquellos que trabajan a bordo de las más pequeñas embarcaciones pesqueras.

#### ISRAEL

En Israel, aproximadamente 2.100 personas desarrollan actividades en el sector pesquero, y hay cerca de 600 embarcaciones pesqueras con una capacidad promedio de tres personas. Los buques pesqueros no operan fuera de las aguas territoriales, y la mayoría de ellos no permanece en el mar más de 24 horas. La mayoría de las embarcaciones pesqueras tienen una eslora de 7 metros, y existen alrededor de 50 embarcaciones de 14 metros y 30 de 20 metros de eslora. El Ministerio de Transportes emite licencias para las embarcaciones y operadores y especifica el equipo y requisitos necesarios para obtener dichas licencias.

#### ITALIA

UILA-PESCA: Considera positivo en general el contenido del proyecto de convenio y del proyecto de recomendación. Muchas disposiciones ya se encuentran codificadas en la legislación nacional y en los convenios colectivos celebrados entre los sindicatos de trabajadores dependientes y las organizaciones de propietarios de buques pesqueros.

#### JAPÓN

Se debería incorporar en el proyecto de convenio el concepto de equivalencia sustancial a fin de obtener una amplia ratificación de dicho instrumento. Por lo tanto, tal como ocurre en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, se debería insertar en la Parte II una nueva disposición en los siguientes términos:

- 1) Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en el presente Convenio podrá aplicar estos principios y derechos mediante disposiciones de su legislación u otras medidas que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones del presente Convenio.
- 2) Se considerará que, a efectos del párrafo 1), toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente, en el contexto del presente Convenio, si el Miembro comprueba que:
  - a) favorece la consecución plena del objeto o propósito general de las disposiciones del presente Convenio, y
  - b) aplica las disposiciones del Convenio en cuestión.

Además, se deben aclarar los requisitos para la entrada en vigor y la enmienda del convenio propuesto.

## KUWAIT

Los instrumentos propuestos abordan cuestiones importantes y fomentan el trabajo decente en el sector pesquero. Tales instrumentos han sido redactados de manera apropiada y flexible tomando en cuenta la diversas circunstancias y legislaciones de los Estados Miembros y han logrado un adecuado equilibrio entre las disposiciones vinculantes y las que establecen recomendaciones.

## LÍBANO

Es necesario aclarar aún más el significado de la frase «buques pesqueros que realicen viajes internacionales», especialmente en lo que respecta al período de navegación y los lugares de pesca.

## MARRUECOS

Los instrumentos propuestos deberían adoptar la forma de un convenio complementado por una recomendación. Si se tiene en cuenta que determinadas funciones a bordo de un buque son independientes de la navegación (pesca, comercialización u otras funciones), sería aconsejable incluir disposiciones similares en el convenio sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero y en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

## MAURICIO

El convenio propuesto promueve las condiciones de trabajo decente y establecerá parámetros para la introducción de un marco de reglamentación nacional en relación con el trabajo en el sector pesquero.

## NICARAGUA

CTN: Ambos proyectos de instrumento reglamentan importantes aspectos normativos que establecen avances medibles en cuanto a mejorar las condiciones generales de trabajo en este importante sector a nivel mundial que resultarán beneficiosos para los trabajadores de que se trata.

## NORUEGA

La labor desarrollada respecto del nuevo convenio sobre las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores es de suma importancia, puesto que la industria pesquera tiene la misma necesidad que la industria marítima de contar con reglamentaciones internacionales. Sin embargo, el contenido del texto propuesto es muy limitado y solamente podrá tener el impacto requerido para aquellos que más lo necesitan, si se refuerza dicho contenido y se trasladan propuestas de la recomendación al convenio. Asimismo, dado que el texto debe ser tan claro y conciso como sea posible, se debería definir el término «viaje internacional». Parece adecuado incluir todos los buques que llegan de manera intencional a un puerto de un país distinto del país de matrícula. Sin

embargo, pueden surgir dificultades en el caso de los buques que no tengan actualmente planes concretos para realizar viajes internacionales pero que lleguen a hacerlo en el futuro. Como resultado de esa situación, algunos buques realizarán viajes sin cumplir con todos los requisitos exigidos y se ejercerá una presión innecesaria sobre aquellos que sí deben cumplir dichas normas. Por lo tanto, los criterios para fijar limitaciones deberían seguir siendo el tamaño y el tiempo de permanencia en el mar, pero si se opta por el término «viaje internacional», será necesario definirlo.

#### NUEVA ZELANDIA

Habida cuenta de que el convenio trata de abarcar todos los tamaños, tipos y áreas de operación de los buques pesqueros, se debería restringir su contenido a objetivos basados en metas, mientras que los detalles técnicos deberían figurar en la recomendación.

NZCTU: Es necesario establecer normas internacionales que proporcionen un marco de protección mínima en lo que respecta al empleo y condiciones de trabajo de los trabajadores, con inclusión de las condiciones de trabajo en el sector pesquero. Por lo tanto, apoyamos la elaboración de este instrumento.

#### PORTUGAL

La frase «buques pesqueros que realicen viajes internacionales» parece ser suficientemente clara.

#### SUECIA

Habida cuenta de que los tamaños y la utilización de los buques pesqueros varían según se trate de pequeñas embarcaciones de madera sin cubierta, de arrastreros de un tonelaje considerable que navegan en el océano o de buques factoría, la redacción de un texto que abarque todos los tipos de condiciones de servicio no es tarea fácil. En la pesca en pequeña escala, por ejemplo, es frecuente que una o dos familias o miembros de una misma familia posean en forma conjunta una embarcación con la que realizan actividades pesqueras y reciban una remuneración sobre la base de una parte de la captura. En esos casos es imposible cumplir lo establecido en los artículos 13 a 16 relativos a los acuerdos de trabajo, y el artículo 19 que prescribe un salario mensual o con otra periodicidad. Mientras el artículo 16 establece una excepción para los armadores de embarcaciones pesqueras que se encarguen por sí solos de sus operaciones, el problema persiste cuando dos o más propietarios realizan las operaciones.

#### SUIZA

El ámbito de aplicación del convenio propuesto abarca la pesca comercial en sentido amplio, incluida la pesca en ríos y en aguas interiores. Sin embargo, es de observar que en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 3 se establece que los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas interiores pueden ser excluidos de los requisitos del convenio. Cabe recordar que el sector pesquero tiene un impacto menor en Suiza, país en el que no existen buques pesqueros de alta mar y que

cuenta con muy pocos pescadores profesionales. La situación de los pescadores en lo que respecta a la seguridad social no difiere de la de cualquier otro trabajador. La UPS declara que desiste de realizar comentarios sobre los instrumentos propuestos, dado que en Suiza no se registra prácticamente ninguna actividad en el sector pesquero marítimo sobre el cual versa principalmente el Informe V (1). La USS expresa que comparte la posición del Gobierno suizo.

#### UCRANIA

Se deberían incorporar nuevas disposiciones en lo que respecta al cumplimiento de las normas sanitarias durante el embargo preventivo o la inmovilización de un buque y la detención de sus pescadores. Se propone el siguiente texto:

Los Miembros deberán adoptar medidas efectivas para velar por el cumplimiento de las normas sanitarias en los casos de embargo preventivo o inmovilización de un buque y detención de sus pescadores o en el caso de que un buque se haya introducido en una zona de conflicto armado. El Estado en cuyo puerto el buque se encuentre bajo embargo o inmovilizado no deberá impedir la aplicación de toda medida destinada al cumplimiento de las normas sanitarias y deberá informar del embargo o inmovilización del buque al Estado cuyo pabellón enarbola dicho buque.

#### UNIÓN EUROPEA

La mayoría de las Directivas de la UE en la esfera del derecho laboral y de la seguridad y salud en el trabajo establecen normas mínimas, y lo mismo ocurre con las normas de la OIT de conformidad con la Constitución de la Organización. En el caso de que las normas mínimas de la OIT fuesen menos exigentes, pero compatibles con las normas de la UE, los Estados miembros de la UE podrían mantener esas normas o establecer otras más exigentes. Sin embargo, se debería evitar la utilización de conceptos y enfoques que difieren totalmente de los utilizados en las normas de la UE, puesto que ello podría complicar o retrasar la ratificación de un convenio de la OIT por parte de los Estados miembros de la UE.

### **Observaciones relativas al proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 31 de mayo de 2005, en su nonagésima tercera reunión;

Reconociendo que la globalización ha tenido profundas repercusiones en el sector pesquero;

Tomando nota de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86.ª reunión (1998);

Tomando nota de los instrumentos pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo, y en particular del Convenio y la Recomendación sobre seguridad y salud de los traba-

jadores, 1981, y del Convenio y la Recomendación sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985;

Teniendo en cuenta la necesidad de revisar las siete normas internacionales adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo que se refieren de manera específica al sector pesquero, a saber, la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920; el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959; el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959; el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959; el Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966; el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966, y la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966, a fin de actualizarlas y de abarcar a una mayor proporción de los pescadores de todo el mundo, y en especial a los que trabajan en las embarcaciones de menor tamaño;

Tomando nota de que las citadas normas internacionales tienen por objeto garantizar que los pescadores gocen de condiciones decentes para trabajar a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a los requisitos mínimos para el trabajo a bordo, las condiciones de servicio, el alojamiento y la comida, la protección de la salud, la atención médica y la seguridad social;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo en el sector pesquero, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha de junio de dos mil cinco, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005.

### *Observaciones sobre el preámbulo*

*Líbano.* Propone añadir, en el séptimo párrafo del preámbulo, la expresión «seguridad en el trabajo» después de la expresión «protección de la salud».

*Sudáfrica.* Se debería reforzar la protección de los pescadores en lo que respecta a los convenios fundamentales. Propone la incorporación de los siguientes apartados en el preámbulo:

Tomando en consideración los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, y en especial en el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930, el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948, el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949, el Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951, el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958, el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957, el Convenio sobre la edad mínima, 1973, y el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999;

Respetuosa del mandato fundamental de la Organización, que consiste en promover las condiciones decentes de trabajo.

## PARTE I. DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

## DEFINICIONES

*Artículo 1*

A los efectos del presente Convenio:

- a) la expresión «pesca comercial» designa todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos y aguas interiores, con la salvedad de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva;
- 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;
- 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 existen, sobre las medidas que han de tomarse para poner en práctica las disposiciones del Convenio y con respecto a cualquier excepción, exención u otra aplicación flexible del Convenio;
- d) la expresión «propietario de buque pesquero» designa al propietario de un buque de pesca o a cualquier otra entidad o persona 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, ha aceptado hacerse cargo de todas las obligaciones y responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros de conformidad con el Convenio;
- e) el término «pescador» designa a toda persona empleada, contratada o que ejerce una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, cualquiera que sea su función, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas; se excluyen los prácticos, el personal naval, demás personas al servicio permanente de un gobierno [y el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero];
- f) la expresión «acuerdo de trabajo de los pescadores» 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;
- g) los términos «buque pesquero» o «buque» designan toda nave o embarcación, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial;
- h) la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque pesquero respecto del cual:
  - i) en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o después de ésta, se adjudica el contrato de construcción o un contrato de transformación importante;
  - ii) el contrato de construcción o de transformación importante se ha adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, 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 o después de ésta:
    - se coloca la quilla;
    - se inicia una fase de la construcción identificable como propia de un buque concreto, o

- ha comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de al menos [50 toneladas] del material de estructura o del 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor;
- i) la expresión «buque existente» designa todo buque pesquero que no es nuevo;
- j) 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 convenio que lo sustituya;
- k) el término «eslora» designará 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;
- l) la expresión «servicio de contratación y colocación» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra organización, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar pescadores por cuenta de los empleadores o en proporcionar pescadores a los empleadores;
- m) los términos «capitán» o «patrón» designan a la persona al mando de un buque pesquero.

### *Observaciones sobre el artículo 1*

*Argentina.* Respecto del apartado e), la exclusión de la frase «el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero» parece adecuada, puesto que las disposiciones del proyecto de convenio solamente deberían aplicarse al ejercicio de las actividades de pesca o a aquellas inmediatamente conexas a ella. Asimismo, se da por sobreentendido que toda referencia que se haga al personal naval incluye a las personas al servicio permanente del gobierno que realizan funciones en ese sector de actividad. La CATT manifiesta que, de incluirse la frase «el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero», en el apartado e) se debería explicar que dicha frase abarca a las personas que desempeñen tareas a bordo de un buque pesquero en un puerto o en la rada del mismo. La ACPP considera que es necesario añadir en el apartado e) la frase «debidamente titulada o habilitada para la actividad» después del término «buque pesquero».

*Australia.* Apartado a): La utilización del término «comercial» parece superflua, puesto que la definición excluye la pesca de subsistencia y la pesca deportiva, y que el título del convenio es claro y simple. Además, la definición podría ampliarse para abarcar la acuicultura, una zona de crecimiento destinada al cultivo de peces sin recurrir a la extracción de los recursos naturales del mar, aunque muchos de sus aspectos se asemejan a la pesca tradicional. Por último, sería útil contar con una definición de «operaciones de pesca» para delimitar el ámbito de aplicación del convenio. Apartado b): La «autoridad competente» será generalmente una autoridad estatal competente, si se ampliasse el convenio para abarcar a todos los buques pesqueros, y si Australia ratificase dicho convenio. Apartado e): El convenio debería abarcar al personal de tierra que efectúe trabajos a bordo de un buque pesquero, si éste permanece a bordo mientras el buque realiza un viaje, para así impedir que se clasifique a los verdaderos pescadores empleados como personal de tierra a fin de evitar la aplicación del convenio. Sin embargo, se debería excluir de la definición de «pescador» a los traba-

jadores de tierra que desempeñen tareas temporalmente a bordo de un buque pesquero que se encuentre en un puerto. Si fuese necesario que dichos trabajadores vivan a bordo del buque mientras desempeñan temporalmente sus tareas en un puerto, entonces habría que proporcionarles las mismas condiciones de alojamiento y de vida que a los pescadores. Resultaría útil contar con una definición del término «personal de tierra». Apartado g): A veces, en el proyecto de convenio se hace referencia al término «buque», que supuestamente significa «buque pesquero». En la definición se debería incluir una frase en los siguientes términos: «toda referencia que se haga al término buque significa buque pesquero, a menos que se lo excluya en forma específica». Apartado i): En la definición de «buque existente», se podría insertar el término «pesquero» por una cuestión de coherencia antes de la siguiente utilización del término «buque». Apartado k): El término «stern» [en la versión inglesa] deberá sustituirse por el término «stem». Además, la forma propuesta de medición de la eslora parece ser innecesariamente compleja para un buque pesquero. Un método más sencillo consistiría en medir la eslora desde el interior de la roda, a lo largo de la cubierta principal hasta la intersección de una proyección de la mecha del timón con la cubierta principal, o, más simple aún, sencillamente medir la longitud de la cubierta principal.

*Bélgica.* Se debería excluir la frase «personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero» de la definición de «pescador» que figura en el apartado e). Además, la definición del término «pescador» es tan amplia que puede inducir a confusión en lo que respecta a su alcance. La ley belga de 3 de mayo de 2003 que reglamenta el contrato de enrolamiento y la condición social de los pescadores marítimos podría resultar de utilidad para lograr una redacción más apropiada. En virtud de esta ley, se entiende por pescador marítimo a cualquier persona empleada como miembro de la tripulación de un buque pesquero; el contrato celebrado entre un pescador marítimo y un propietario de buque de pesca constituye una obligación de prestar servicios a bordo por el período que dure el viaje en el mar.

CCE: Suscribe la observación que antecede.

*Brasil.* Respecto del apartado e), sería adecuado incluir en la definición de «pescador» al «personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero», siempre que se especifique que dicho trabajo deberá estar directamente relacionado con la pesca y manipulación de las capturas a bordo del buque, como, por ejemplo, las tareas que desempeñan las personas encargadas del procesamiento de las capturas a bordo de los buques factorías. Por lo tanto, se excluiría a los trabajadores que realicen tareas que no están directamente relacionadas con la pesca, como, por ejemplo, los trabajadores que realicen tareas de mantenimiento o los observadores pesqueros.

*Canadá.* Se debería excluir de la definición de «pescador» que figura en el apartado e) a las personas que presten servicios a los buques pesqueros, tales como descarga, reabastecimiento y mantenimiento, como así al personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero durante un plazo limitado mientras éste se encuentre atracado en un puerto y no se estén realizando operaciones de pesca.

CEC: Se debería excluir del proyecto de convenio al personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero, puesto que no se los define como pescadores ni están registrados como tales.

*China.* En el apartado *a)*, después de la frase «con la salvedad de la pesca de subsistencia», se debería añadir la frase «la pesca con fines de investigación y fines didácticos». En efecto, la aplicación de las obligaciones de un convenio internacional tendría repercusiones negativas en las operaciones de pesca con fines didácticos y de investigación.

*Chipre.* OEB: Respecto de la cuestión relativa al «personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero» que figura en el apartado *e)*, el ámbito de aplicación del convenio debería limitarse a las personas empleadas directamente en las actividades del sector pesquero. Por ejemplo, no se debería considerar que los electricistas basados en tierra que realicen trabajos a bordo de un buque pesquero trabajen en el sector pesquero. Esta aclaración es necesaria para evitar confusiones en el ámbito nacional. También se debería excluir de la definición de «pescador» a los propietarios de embarcaciones pesqueras que operen en forma independiente. En efecto, el nuevo instrumento debería reglamentar la relación de trabajo; ahora bien, las personas que operan sus propias embarcaciones pesqueras no trabajan en el marco de una relación de trabajo. Los miembros de las asociaciones de empleadores de la OIE se proponen continuar la discusión sobre la compleja cuestión de la exclusión de los pescadores por cuenta propia.

*España.* El término «pescador» no debería incluir al personal de tierra, aunque, *de forma excepcional*, éste realice trabajos a bordo de un buque pesquero. Por el contrario, debería hacer referencia a las personas cuyas tareas principales se desarrollan a bordo de un buque de pesca. Habida cuenta de que el contenido del convenio se refiere a las condiciones de trabajo a bordo de buques, en principio, no tendrá sentido que dicho convenio se aplicara a los trabajadores que habitualmente ejercen su actividad en tierra. Además, si se considera como pescadores a los trabajadores que figuran en el rol de la embarcación, es decir, los trabajadores que formen parte de la tripulación, podrían quedar excluidos los pescadores que se dediquen a la pesca artesanal en embarcaciones pequeñas. Por lo tanto, resultaría más adecuado matizar más la definición de «pescador», exigiendo la *habitualidad* en su trabajo a bordo de embarcaciones de pesca. Aun así, cuando el personal de tierra realice viajes a bordo del buque debería recibir un tratamiento que no sea menos favorable que el que recibe la tripulación en lo que respecta al alojamiento y su mantenimiento. Asimismo, no se entiende muy bien la referencia expresa a que la remuneración de los trabajadores se base en el reparto de las capturas, habida cuenta de que la inmensa mayoría de estos trabajadores tienen este régimen retributivo. En vez de tratar al sistema que se aplica a la gran mayoría como una excepción, y al sistema del pago de salarios como la regla general, parece más oportuno efectuar una alusión genérica a cualquier sistema salarial. Por lo tanto, dicho apartado quedaría redactado en los siguientes términos:

el término «pescador» designa a toda persona empleada, contratada o que ejerce una actividad profesional con carácter habitual a bordo de un buque pesquero, cualquiera que sea su función y su sistema retributivo. Se excluyen los prácticos, el personal naval, demás personas al servicio permanente de un gobierno y el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero, a los que se aplicará un régimen especial pactado en relación con el alojamiento y el mantenimiento a bordo cuando el buque esté navegando, régimen que no será inferior al que vengan disfrutando los pescadores a bordo.

OPPAO: En lo que atañe al apartado e), se debería aclarar que el ámbito de aplicación del convenio ha de quedar limitado a aquellas personas que trabajen directamente en el sector pesquero, a saber, únicamente y exclusivamente los pescadores a bordo de buques pesqueros, con la lógica exclusión de aquellas personas que pertenezcan a otros sectores y que, en determinadas circunstancias, realicen su trabajo a bordo de un buque pesquero.

*Estados Unidos.* USCIB: Respecto del apartado e), también se debería excluir de la definición de «pescadores» a los observadores pesqueros, habida cuenta de que generalmente son contratados por contratistas privados (y no por el propietario del buque) con el objeto de recabar información científica o de controlar el cumplimiento de normas para transmitir dicha información a los organismos gubernamentales, sin estar al servicio permanente de un gobierno. Además, en lo que atañe al texto entre corchetes, no se puede considerar que los electricistas o mecánicos de tierra que realicen trabajos en forma periódica [en buques de pesca] estén trabajando en el sector pesquero. El convenio se debería limitar a los pescadores a bordo de buques pesqueros. Por último, también se debería excluir del apartado e) a los propietarios de embarcaciones pesqueras que operan en forma independiente, dado que no son parte integrante de una relación de trabajo y trabajan por cuenta propia.

*Finlandia.* Las definiciones que figuran en este artículo no aclaran el alcance de los términos «pescadores» y «buques pesqueros» en el marco del convenio. En lo que atañe al apartado a), no queda claro cuál es la definición de «pesca de subsistencia», ya que se define la «pesca comercial» como todas las operaciones de pesca, con la salvedad de la pesca deportiva y la pesca de subsistencia. Habida cuenta de la amplia definición de «buque pesquero» que figura en el apartado g), las disposiciones se deberían aplicar tanto a la pesca en aguas interiores como a la pesca de pequeña escala, independientemente de la forma de la empresa. En realidad, en Finlandia es frecuente que las pequeñas embarcaciones operen en el litoral con pequeñas tripulaciones que realizan viajes de pesca de corta duración, y también que se lleven a cabo operaciones de pesca profesional en aguas interiores. Las disposiciones internacionales jurídicamente vinculantes deberían garantizar que la pesca de pequeña escala como medio de subsistencia siga siendo económicamente viable.

*Francia.* El término «aguas interiores» podría dar lugar a diversas interpretaciones si no se lo define de manera adecuada. Por lo tanto, es necesario determinar las esferas que este término abarcará y proporcionar una definición precisa y coherente que se refiera a otros instrumentos internacionales, si fuese necesario.

MEDEF: A fin de dar un contenido claro y coherente a la definición del término «pescador», deberían excluirse las personas basadas en tierra que desarrollen tareas a bordo de buques pesqueros. Estos técnicos suelen trabajar a bordo cuando los buques recalcan en puerto, y por ende no figuran en el rol de la tripulación.

*Italia.* UILA-PESCA: Parece ser necesario especificar que las organizaciones representativas de los pescadores mencionadas en el apartado c) son sindicatos de empleados y obreros. La definición de «pescador» que figura en el apartado e) es demasiado general, puesto que abarca a los pescadores independientes, es decir, a los propietarios de embarcaciones pesqueras y/o a los miembros de cooperativas que son propietarios de buques pesqueros, además de los trabajadores empleados por los

propietarios de buques de pesca. Se debería explicitar que el proyecto de convenio está destinado a los trabajadores parte en una relación de trabajo, puesto que los genuinos beneficiarios de sus disposiciones son los asalariados.

*Islandia.* Se debería restringir la definición de «pescador» que figura en el apartado *e)*, limitando su ámbito a las personas que realicen trabajos a bordo de buques pesqueros mientras éstos se encuentren en el mar, es decir, las personas que participen en la operación del buque, en la preparación de los artes de pesca, en la pesca misma y en la carga y procesamiento de las capturas. Habida cuenta de que las personas que trabajan temporalmente en la reparación o mantenimiento de los buques no se ajustan a esa descripción, se apoya la exclusión de la frase «el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero». Además, la definición de «acuerdo de trabajo de los pescadores», que figura en el apartado *f)*, solamente debería abarcar la relación de trabajo entre el empleador (propietario de buque pesquero) y el empleado (pescador). Las normas sobre pesca existentes no abarcan a las personas que trabajan por cuenta propia, y no existen motivos que justifiquen la incorporación de esas personas a la norma en cuestión. Un «acuerdo de trabajo de los pescadores» debería definirse como un «contrato de trabajo, convenio colectivo o cualquier otro tipo de acuerdo similar que rija las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque».

*Líbano.* Propone, a los efectos de aclarar el texto, que se añada al apartado *a)* la frase «lagos y canales» entre comillas, después de la frase «aguas interiores». Respecto del término «actividad profesional» que figura en el apartado *e)*, se debería aclarar si, por ejemplo, se debería considerar como pescador a la persona que repara la maquinaria de un buque pesquero. En lo que atañe al texto entre corchetes, si ese personal de tierra está compuesto por cargadores de muelles y no por pescadores, el convenio no les sería aplicable; con esa salvedad, no hay objeciones a que el convenio abarque al personal de tierra. Además, el término «demás personas al servicio permanente de un gobierno» no aclara a quién se excluiría del ámbito de aplicación del instrumento. Por último, propone añadir al final del apartado *l)* la frase «de conformidad con las disposiciones legales vigentes en cada país».

*Marruecos.* Respecto del apartado *e)*, habida cuenta de que el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero cuenta ya con prestaciones específicas, debería quedar excluido del ámbito de aplicación del convenio.

*Mauricio.* El Consejo Asesor Tripartito en materia de salud, seguridad y bienestar en el trabajo propone modificar el apartado *m)* en los siguientes términos: «los términos ‘capitán’ o ‘patrón’ designan a la persona que, en posesión de las calificaciones adecuadas, está al mando de un buque pesquero».

*Nicaragua.* CTN: El punto tercero del inciso *iii)* del apartado *h)* debería ser reemplazado por la siguiente frase: «ha comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de al menos el 20 por ciento del material de estructura». Dicha modificación se justifica porque existe una contradicción entre la cifra de 50 toneladas de material de estructura o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor; puesto que en términos reales podría resultar una cifra insignificante.

*Noruega.* Respecto del apartado *e)*, el convenio no debería abarcar al «personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero». Sin embargo, esta categoría

también debería beneficiarse de las medidas que se adopten en relación con la seguridad, la salud y la prevención de accidentes del trabajo. Por lo tanto, propone la inclusión de un nuevo párrafo 3 en el artículo 3, o un nuevo apartado *f*) en el artículo 26, en los siguientes términos: «Al ‘capitán’ o ‘patrón’ le incumbe, en cooperación con los propietarios y operadores de tierra, garantizar la inclusión del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero en los esfuerzos que se realicen para asegurar la seguridad, la salud y la prevención de accidentes del trabajo a bordo del buque».

*Nueva Zelanda.* Resultaría útil aclarar si el término «pesca comercial» que figura en el apartado *a*) abarca la acuicultura, la caza de la ballena, la caza de la foca y los buques factorías. En Nueva Zelanda, un «buque destinado a la pesca comercial» debe registrarse de conformidad con la Ley de Pesca y no puede realizar los tipos de operaciones mencionados precedentemente. Visto que el término «arqueo bruto» no se utiliza en el convenio, se sugiere suprimir la definición del apartado *j*). El término «transformación importante» que se utiliza en el inciso *i*) del apartado *h*) podría definirse de la siguiente manera:

Se entiende por «transformación importante» toda alteración o modificación de un buque, incluidos el reemplazo, retiro o añadidura de:

- a*) cualquier parte de un buque, que pueda:
  - i*) afectar en forma significativa la integridad de la estructura del buque, el arqueo bruto, el francobordo, la carga o la capacidad de pasajeros, el alojamiento para la tripulación o para los pasajeros, las condiciones de asignación de las líneas de carga, las subdivisiones estancas al agua, la estabilidad, la protección contra incendios de la estructura, o
  - ii*) provocar cambios importantes a la maquinaria de propulsión, a la maquinaria auxiliar, a los aparatos de gobierno o método de propulsión del buque, y
- b*) cualquier equipo de protección del buque.

*Portugal.* De conformidad con el apartado *e*), el convenio debería abarcar al personal de tierra que realice trabajos a bordo de buques pesqueros, si bien se los podría excluir de algunas disposiciones, tales como las que versan sobre el alojamiento, la alimentación y la repatriación.

*Túnez.* Se debería excluir del convenio la frase «el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero» que aparece en el apartado *e*), puesto que ese personal no forma parte de la tripulación. Se debería definir el término «pesca de subsistencia», a fin de establecer una distinción inequívoca con la «pesca comercial» que figura en el apartado *a*). Ello también facilitaría el trabajo de la autoridad competente que, en caso de dudas, tiene que determinar, previa consulta, si el buque realiza o no operaciones de pesca comercial.

*Ucrania.* En el apartado *g*), la frase «cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada» debería sustituirse por la frase «cualquiera que sea su clase o forma de propiedad», puesto que en Ucrania existen muchas empresas de pesca de propiedad colectiva que operan buques pesqueros de propiedad colectiva, a los que no se los puede definir como exclusivamente privados ni como exclusivamente públicos. En lo que respecta al apartado *m*), se debería mejorar la frase «al mando de», puesto que se debe establecer una diferencia clara entre, por una parte, los derechos jurídicos que

ejerce el capitán o patrón en relación con el buque y la tripulación mientras se encuentra en el mar y, por otra parte, las atribuciones económicas del propietario del buque cuando éste se encuentra navegando. Propone insertar la frase «que, a bordo del buque, se encarga del» antes de la frase «mando de un buque pesquero».

#### ÁMBITO DE APLICACIÓN

##### *Artículo 2*

1. Salvo otra especificación en contrario, el presente Convenio se aplica a todos los pescadores y a todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.

2. En caso de duda respecto de si un buque está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consultas.

##### *Observaciones sobre el artículo 2*

*Finlandia.* De conformidad con el presente artículo, el convenio se aplicaría no solamente a todo pescador empleado, sino también a todo pescador que trabaje por cuenta propia y a aquellos cuya remuneración se base en el reparto de las capturas. La ampliación del ámbito de aplicación del convenio a los pescadores que trabajen por cuenta propia o como empresarios es problemática. La legislación nacional en materia de empleo se aplica únicamente a aquellas personas que forman parte de una relación de trabajo, como, por ejemplo, las que, bajo la dirección y supervisión de un empleador, se hayan obligado personalmente a prestar servicios a un empleador a cambio de un salario u otra contraprestación. En Finlandia, la mayoría de los pescadores son trabajadores por cuenta propia.

*Nueva Zelanda.* En lo que atañe al párrafo 1, véanse los comentarios sobre el apartado a) del artículo 1.

*Túnez.* Habida cuenta de la naturaleza particular del trabajo que se realiza a bordo de las pequeñas embarcaciones pesqueras y de la magnitud de las actividades de pesca tradicional en determinados países, sugerimos que se excluyan del convenio las embarcaciones sin motor y las que tienen un arqueo inferior a cinco toneladas.

##### *Artículo 3*

1. La autoridad competente puede, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo cuando su aplicación plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o de las operaciones de los buques pesqueros, a:

- a) los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas interiores, 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 anterior, y cuando sea factible, la autoridad competente deberá tomar medidas, según proceda, para exten-

der progresivamente la protección prevista en el Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros antes citadas.

### *Observaciones sobre el artículo 3*

*Argentina.* La existencia de la exclusión específica del párrafo 2 del artículo 10 es perjudicial para la eficacia de la exclusión genérica que figura en el párrafo 1. Ello no sólo afecta la coherencia del texto, sino que, además, los parámetros que facultan a la exclusión listados en dicho párrafo 2 difieren, en su redacción, de los presupuestos del artículo 3 cuya redacción parece más restringida. Parece más conveniente mantener la redacción del artículo 3 y suprimir del artículo 10 el párrafo 2.

*Australia.* No queda claro si en este artículo se desea hacer referencia solamente a los buques del Estado del pabellón o a todos los buques pesqueros.

*Finlandia.* Apoya firmemente el apartado *b)* del párrafo 1, por el que se autoriza, en determinadas circunstancias, la exclusión de un número limitado de categorías de pescadores o buques pesqueros. La reglamentación de las condiciones de trabajo del sector pesquero en su conjunto, incluida la categoría de pescadores empresarios, resultaría inusual si se tiene en cuenta la tradición legislativa nacional.

*Francia.* Las disposiciones del presente artículo parecen ser lo suficientemente flexibles para conseguir un equilibrio con las prescripciones del convenio a los efectos de lograr una amplia ratificación del mismo.

*Japón.* El Gobierno desea saber si la noción de «problemas especiales y de fondo» incluye los problemas que plantee el tamaño de los buques pesqueros. De lo contrario, el párrafo 1 debería modificarse en los siguientes términos: «... los problemas especiales y de fondo, atendiendo al tamaño de los buques pesqueros y a las condiciones de servicio específicas ...».

*Noruega.* Véanse los comentarios realizados en relación con el apartado *e)* del artículo 1.

*Túnez.* Sugiere sustituir el término «limitadas» que figura en el apartado *b)* del párrafo 1 por el término «determinadas» [«established» en la versión inglesa], puesto que el primero está dirigido a restringir las categorías de pescadores o de buques pesqueros que podrán excluirse del convenio, mientras que con el segundo término se intenta determinar las categorías que se excluirán.

### *Artículo 4*

1. Todo Miembro que ratifique el Convenio deberá, en la primera memoria sobre la aplicación del mismo que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

- a) presentar una lista de las categorías de pescadores o buques pesqueros excluidos de conformidad con el artículo 3, párrafo 1, anterior;
- b) exponer las razones de tal exclusión, indicando las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y de los

trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y

- c) describir cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas.

2. Todo Miembro deberá indicar, en las memorias que presente posteriormente en virtud del artículo 22 de la Constitución, las medidas que haya adoptado para extender progresivamente las disposiciones del Convenio a las categorías excluidas de pescadores y de buques pesqueros.

#### *Observaciones sobre el artículo 4*

*Canadá.* CEC: No apoyamos la idea de que se debería exigir a los Estados Miembros que expongan las razones de las exclusiones y que indiquen las posturas de sus mandantes.

*Líbano.* Propone redactar nuevamente, en parte, el párrafo 2 en los siguientes términos: «... de la Constitución, las medidas que podrían haber sido adoptadas para extender progresivamente ...».

#### *Artículo 5*

La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir la utilización de unidades de medida diferentes de las definidas en el Convenio y deberá comunicar, en la primera memoria que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución, los motivos de tal decisión, así como los comentarios que se hayan formulado durante las consultas.

#### *Observaciones sobre el artículo 5*

*Bélgica.* Sería aconsejable elegir el criterio basado en la eslora del buque, término cuya definición figura en el apartado *k*) del artículo 1, y no el criterio basado en el arqueo bruto o cualquier otra unidad de medida. Sin embargo, es de observar que los buques podrían llegar a ser de la misma eslora y aun así tener un motor diferente.

CCE: Suscribe la observación que antecede.

*Francia.* Se debería conservar el criterio basado en la eslora del buque como única unidad de medida. No se debería utilizar el criterio del arqueo bruto, puesto que la introducción de una fórmula de conversión — lo que equivale, en realidad, a un sistema de equivalencias — convertiría al convenio en un instrumento de difícil comprensión y aplicación.

## PARTE II. PRINCIPIOS GENERALES

### APLICACIÓN

#### *Artículo 6*

1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar las leyes, reglamentos u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio en relación con los

pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otras medidas conformes a la legislación y la práctica nacionales.

2. Ninguna disposición del presente Convenio deberá afectar a cualquier ley, laudo, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones o disposiciones más favorables que las previstas en el Convenio.

### *Observaciones sobre el artículo 6*

*China.* Si se hace hincapié en que la formulación de las leyes y reglamentos de aplicación debería hacerse teniendo debidamente en cuenta las condiciones nacionales, se evitarían malentendidos y contradicciones entre los países desarrollados y los países en desarrollo. Por ende, el párrafo 1 debería modificarse como sigue:

Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar las leyes, reglamentos u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio en relación con los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Dichas leyes y reglamentos deberán formularse teniendo en cuenta las condiciones nacionales a fin de facilitar la aplicación del Convenio. Entre otras medidas pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otras medidas conformes a la legislación y la práctica nacionales.

*Italia.* UILA-PESCA: En los acuerdos «entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores», a que se hace referencia en el párrafo 2, deberían incluirse explícitamente los convenios colectivos entre las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y los sindicatos de trabajadores y asalariados contratados.

*Líbano.* En aras de la claridad, el párrafo 1 debería volverse a redactar de la manera siguiente: «... aplicar las disposiciones del Convenio mediante la promulgación de leyes, reglamentos o cualesquiera otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio ...».

*Nueva Zelandia.* Sería conveniente aclarar si los repertorios voluntarios de recomendaciones prácticas se considerarían como «otras medidas».

### AUTORIDAD COMPETENTE Y COORDINACIÓN

#### *Artículo 7*

Todo Miembro deberá:

- a) designar 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.

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 dispone de las instalaciones y los recursos necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de este Convenio.

2. El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de las operaciones del buque en condiciones de seguridad, lo que incluye pero no se limita a:

- a) asegurar una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollan sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud;
- b) dirigir a los pescadores embarcados respetando los criterios relativos a la seguridad y la salud, incluida la fatiga, y
- c) promover la seguridad en el trabajo y una formación de sensibilización respecto de la seguridad a bordo del buque.

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 medidas aplicables en materia de seguridad y salud que se hayan establecido.

*Observaciones sobre el artículo 8*

*Argentina.* Con respecto a la versión española del párrafo 1, debería insertarse la expresión «o patrón» tras la palabra «capitán», ya que no hay motivo para que las palabras «capitán o patrón» figuren en el párrafo 2 y no en el 1.

*Australia.* Se apoya firmemente esta aclaración de las responsabilidades. Dado que hay muchos accidentes en el sector marítimo en los que están involucrados buques pesqueros como consecuencia del incumplimiento de los principios básicos de la marinería por parte de los miembros de la tripulación o de los capitanes o patrones, podría resultar conveniente incluir un nuevo apartado en el párrafo 2, que diga lo siguiente: «d) garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad de la navegación, las normas relativas a la guardia y las normas conexas relativas a la buena marinería». En cuanto al párrafo 4, entre las obligaciones de los pescadores también debería figurar el cumplimiento de las «instrucciones lícitas y razonables del patrón o capitán».

*Canadá.* CEC: La responsabilidad de la seguridad no debería recaer solamente en el propietario y el capitán o patrón del buque. La tripulación también debería ser responsable de la seguridad de las prácticas de trabajo en el mar.

*China.* El apartado c) del párrafo 2 debería modificarse como sigue: «facilitar formación en materia de salud y seguridad en el trabajo a bordo del buque».

*Francia.* El texto de este artículo se considera muy satisfactorio, ya que muestra claramente la cadena de atribuciones de responsabilidad y no excluye a ninguno de los que intervienen en actividades a bordo de un buque pesquero.

*Italia.* UILA-PESCA: En el apartado a) del párrafo 2, deberían suprimirse las palabras «en la medida de lo posible».

*Líbano.* En cuanto al párrafo 1, se propone que la palabra «medios» sustituya a la palabra «instalaciones», ya que este término no está claro en este contexto. El apartado c) del párrafo 2 debería modificarse de la siguiente manera: «y una formación de sensibilización respecto de la salud y seguridad». La versión árabe del párrafo 3 debería volverse a redactar como sigue: «que, a juicio de este último y desde un punto de vista profesional, sean necesarias para la seguridad del buque ...».

*Marruecos.* El párrafo 3 debería decir más bien lo siguiente:

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 de los pescadores o del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad.

*Nueva Zelandia.* Se propone volver a redactar el párrafo 2 como sigue: «El propietario y el capitán o patrón son responsables de ...». Además, debería aclararse que el párrafo 4 se refiere a las medidas de salud y seguridad en el trabajo aplicadas por los Estados Miembros.

### PARTE III. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

#### EDAD MÍNIMA

##### *Artículo 9*

1. No se deberá permitir que trabaje a bordo de un buque pesquero ninguna persona que no haya cumplido la edad mínima.

2. La edad mínima en el momento de la entrada en vigor inicial del convenio es de 16 años.

3. a) La edad mínima puede rebajarse a los 15 años para los jóvenes que hayan terminado la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y estén participando en una formación profesional marítima.

b) De conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se puede autorizar a los jóvenes de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares; en tal caso, deberán disfrutar de un período de descanso igual a la mitad de cada período de vacaciones.

4. 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 y la seguridad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años.

5. Los tipos de empleo o de trabajo a los que se aplica el párrafo 4 que antecede deberán determinarse tras la celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que entrañan y de las normas internacionales aplicables.

6. La autoridad competente, previa celebración de consultas, puede autorizar la realización del trabajo al que se hace referencia en el párrafo 4 *supra* a partir de la edad de 16 años, a condición de que se protejan plenamente la seguridad y la salud de estos jóvenes, y de que los

mismos hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

### *Observaciones sobre el artículo 9*

*Argentina.* Dado que la pesca es una actividad peligrosa de por sí, Argentina está verdaderamente a favor de que la edad mínima sea los 18 años. Como mucho, en el sector pesquero, la edad mínima de admisión al empleo no debería ser inferior a 16 años. Por consiguiente, deberían suprimirse los párrafos 3 y 6 y se debería incluir una referencia integral a las normas del Convenio núm. 138. La CATT indica que la referencia en algunos párrafos al Convenio núm. 138, sin incluir otros aspectos del mismo Convenio, podría vulnerar su cumplimiento, y que sería preferible hacer mención expresa a dicho Convenio. Además, debe tenerse presente que, tal como lo ha calificado la OIT, la actividad que se realiza a bordo de los buques pesqueros es, en su conjunto, peligrosa. Por lo tanto, debería adoptarse como edad mínima los 18 años, al menos para las actividades a bordo de buques de 15 o más metros de eslora, dejando abierta la posibilidad de que se permitan excepciones después de que se hayan efectuado consultas. La Prefectura Naval Argentina indica que la edad mínima que se establece en el párrafo 3, esto es, los 15 años, contraviene la legislación nacional, y que resultaría conveniente propiciar que tal edad fuera, por lo menos, de 16 años. La posibilidad de reducir la edad mínima de 18 a 16 años para trabajos peligrosos (párrafo 6) no resultaría adecuada, puesto que trae aparejado un riesgo mayor, no sólo para el pescador, sino para la seguridad de la nave en general.

*Australia.* Dada la naturaleza peligrosa y el elevado índice de lesiones del sector pesquero, la edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros debería ser de 18 años por razones de seguridad. No parecería apropiado permitir a los menores de 16 años que participen en una formación profesional o efectúen trabajos livianos durante las vacaciones escolares dados los riesgos que entraña para el sector.

*Bélgica.* Habiendo ratificado el Convenio núm. 138 en 1988, Bélgica podría apoyar la incorporación de una referencia cruzada en este artículo. Además, dada la terminología empleada en esta disposición (por ejemplo «trabajo», «trabajador»), deberían aclararse si a los jóvenes menores de 15 años que no hayan terminado la enseñanza obligatoria se les permitiría realizar «viajes de observación» durante las vacaciones escolares. Sin que realizasen realmente ningún tipo de actividad a bordo de un buque, estos menores viajarían en un buque pesquero y observarían las actividades que se realizasen a bordo del buque a fin de informarse sobre el sector. Si fuera necesario, se sugeriría que se adaptara la disposición a fin de que conservara la posibilidad de esos viajes de observación para jóvenes menores de 15 años, incluyendo una cláusula permisiva en el artículo 9 o la posibilidad de que las personas que realizan viajes de observación queden excluidas de la definición de «pescador» que figura en el apartado e) del artículo 1.

CCE: Lo mismo que la respuesta que antecede.

*Brasil.* Esta disposición debería incluir una referencia directa al Convenio núm. 138, ratificado por Brasil, y prohibir a los menores de 18 años que realicen actividades a bordo de buques pesqueros. Deberían establecerse disposiciones especiales relativas a la protección de menores que trabajen como aprendices, en particular en lo que respecta a la salud y seguridad en el trabajo o a la vida a bordo de un buque.

*Canadá.* El Convenio núm. 138 es la norma internacional del trabajo de carácter más general sobre la edad mínima de admisión al empleo, y todo texto nuevo debería ser coherente con dicho Convenio. Además, sólo deberían incluirse en este artículo los requisitos de edad mínima específicos para trabajar en el sector pesquero. Debería suprimirse el apartado *b)* del párrafo 3, ya que el Convenio núm. 138 estipula las condiciones en que pueden realizarse trabajos livianos, y el establecimiento de un nuevo requisito que restrinja el empleo durante las vacaciones escolares podría crear un obstáculo para su ratificación.

*China.* El apartado *a)* del párrafo 3 debería ser enmendado como sigue: «aunque la edad mínima puede ... marítima, sólo podrá hacerse si lo autoriza la autoridad competente de manera pertinente». Los casos en que puede autorizarse que la edad mínima sea de 15 años deberán ser limitados en número y tendrían que ser aprobados por la autoridad competente.

*España.* Aunque la edad mínima general de admisión al empleo se regula en el Convenio núm. 138, estaría justificado que la edad mínima que se establezca en este proyecto de convenio sea mayor, dado que las condiciones de trabajo en el sector pesquero son más peligrosas que en otros sectores. La edad mínima para trabajar en el sector pesquero debería ser 16 años, y debería elevarse a 18 años cuando se trate de trabajos que puedan resultar peligrosos para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores, tal como se establece en el párrafo 1 del artículo 3 del Convenio núm. 138. Los apartados *a)* y *b)* del párrafo 3 deberían refundirse como sigue: «La edad mínima ... marítima. Los mismos pueden efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares; en tal caso, ...». Ello evitaría la confusión en torno a que sólo podrán efectuar trabajos a bordo de buques pesqueros aquellos jóvenes de 15 años que hayan terminado la enseñanza obligatoria y estén participando en una formación profesional marítima. Según el derecho español, los menores de 16 años no pueden trabajar en actividades pesqueras bajo ningún concepto; no obstante, España se hace eco de la sensibilidad de países como Francia, que han puesto especial interés en dicho precepto para cubrir las posibles lagunas existentes en relación con los sistemas educativos que establecen que la enseñanza obligatoria pueda concluir cuando los jóvenes tengan 15 años.

*Estados Unidos.* USCIB. Considera que el párrafo 3, que establece un período de descanso igual a la mitad de cada período de vacaciones para los jóvenes de 15 años, es demasiado preceptivo y que puede resultar inviable dada la naturaleza de las actividades. Los padres o tutores legales deberían adoptar esas decisiones.

*Finlandia.* La legislación nacional establece que sólo podrán realizar actividades relacionadas con la pesca los varones mayores de 16 años o las mujeres que tengan como mínimo 17 años. Por consiguiente, la reducción a los 15 años que se indica en el párrafo 3 no se justificaría en lo que respecta a la protección de los jóvenes. Además, en la legislación nacional no se prevé una edad mínima de 18 años para la realización de actividades peligrosas.

*Francia.* Las disposiciones de este artículo tienen que armonizarse mejor con el Convenio núm. 138, ya que, de lo contrario, su texto seguirá abarcando asuntos nacionales relacionados con la protección de los jóvenes trabajadores. La limitada flexibilidad prevista en el párrafo 3 es fundamental para evitar un éxodo aún mayor de jóvenes que abandonen el sector pesquero.

*Guinea.* En el sector pesquero de los países en desarrollo existe la tendencia de que los hijos de padres que ejercen la profesión en el sector pesquero participen también en este sector. Los instrumentos propuestos deberían incluir disposiciones que protejan a esos «niños pescadores», ya que están expuestos a los riesgos y peligros inherentes a la actividad pesquera.

*Indonesia.* La edad mínima debería ser de 18 años.

*Islandia.* En el párrafo 2 debería indicarse una edad mínima de 15 años y no de 16, por lo que debería suprimirse el párrafo 3. Del mismo modo, en el párrafo 3 deberían suprimirse las palabras «y estén participando en una formación profesional marítima» (apartado a)) y la expresión «en tal caso, deberán disfrutar de un período de descanso igual a la mitad de cada período de vacaciones» (apartado b)).

*Italia.* UILA-PESCA: Debería suprimirse el apartado b) del párrafo 3, que autoriza a los jóvenes de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares.

*Líbano.* Las nuevas disposiciones sobre el trabajo infantil no deberían redactarse de manera que difiriera del Convenio fundamental núm. 138. No hay ninguna objeción a la edad mínima de 16 años; no obstante, según el Convenio núm. 138, la edad mínima es de 15 años, y, en determinadas circunstancias, puede rebajarse a 14 años. Para evitar adoptar diferentes edades mínimas en diferentes países, habría que aclarar si por «transportes, almacenamiento y comunicaciones», expresión que figura en el párrafo 3 del artículo 5 del Convenio núm. 138, se entienden también las actividades de esa índole realizadas en el sector pesquero. El apartado a) del párrafo 3 debería remitirse al artículo 6 y a los párrafos 1 y 2 del artículo 7 del Convenio núm. 138, y el apartado b) del párrafo 3, al párrafo 1 del artículo 7 de dicho Convenio. Se propone que se vuelva a redactar el párrafo 4 a fin de que sea coherente con el párrafo 1 del artículo 3 del Convenio núm. 138: «... peligroso para la salud, la seguridad o la moralidad de ...». En cuanto al párrafo 6, debería volverse a redactar como sigue: «..., siempre que queden plenamente garantizadas la salud, la seguridad y la moralidad de los adolescentes, y que éstos hayan recibido instrucción o formación profesional adecuada y específica en la rama de actividad en el mar correspondiente, incluida formación básica en materia de seguridad con anterioridad al embarque». De otro modo, la formación que recibirían los jóvenes sólo incluiría la cuestión de la seguridad, lo que no estaría en conformidad con el párrafo 3 del artículo 3 del Convenio núm. 138.

*Noruega.* El proyecto de convenio debería ser coherente con el Convenio núm. 138, por lo que la flexibilidad que se indica en el texto actual debería conservarse.

*Portugal.* Una remisión al Convenio núm. 138 garantizaría mejor la aplicación de sus principios en el sector pesquero. Ahora bien, la inclusión de esa referencia en el artículo 9 no parece que sea muy coherente.

*Suecia.* El artículo 9 adopta como punto de partida el Convenio núm. 112, que ha quedado obsoleto y ha sido revisado por el Convenio núm. 138. De los 29 Estados que habían ratificado el Convenio núm. 112, 21 lo denunciaron como consecuencia de haber ratificado el Convenio núm. 138, y cuatro países que han ratificado el Convenio núm. 138 han aceptado una edad mínima inferior a la prescrita en el Convenio núm. 112. Así pues, en la medida de lo posible, los párrafos 3 y 6 deberían vincularse con los artículos 7 y 3 del Convenio núm. 138. Una simple referencia parece insufi-

ciente, ya que, según el Convenio núm. 138, la edad mínima para efectuar trabajos livianos es de 13 años. Se recuerda que en la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (1999) se estableció la naturaleza peligrosa de las actividades realizadas a bordo de buques pesqueros.

*Suiza.* El hecho de que en el párrafo 2 se establezca la edad mínima de admisión al empleo en 16 años plantea un problema de inconsistencia con los Convenios núms. 138 y 182, que se aplican a todas las ramas de actividad, incluido el sector pesquero. Los convenios fundamentales establecen en general que la edad mínima para trabajar es de 15 años, menos de 15 años si se trata de trabajos livianos y 18 años si son actividades peligrosas. Una edad mínima de 16 años para trabajar en el sector pesquero daría lugar a más excepciones de ese tipo, lo que debilitaría la posición adoptada en el Convenio núm. 138 y conduciría finalmente a la situación que dio lugar a la formulación del Convenio núm. 138, a saber, una plétora de diferentes edades mínimas establecidas por convenios sectoriales. Por consiguiente, el párrafo 2 debería suprimirse. Además, dado que es extremadamente difícil determinar qué actividades del sector pesquero podrían clasificarse como trabajos livianos, el apartado *b)* del párrafo 3 debería suprimirse. Por último, en aras de la coherencia, debería tenerse en cuenta que el sector pesquero, por lo menos el marítimo, presenta las características del trabajo intrínsecamente peligroso, tal como se define en el apartado *d)* del artículo 3 del Convenio núm. 182, que se enumeran en el párrafo 3 de la Recomendación núm. 190: los trabajos que se realizan en espacios cerrados (apartado *b)*); los trabajos realizados en un medio insalubre (temperaturas, niveles de ruido, vibraciones) (apartado *d)*); los trabajos que se realizan con maquinaria, equipo y herramientas peligrosos (apartado *c)*); los trabajos que conllevan la manipulación o el transporte manual de cargas pesadas (apartado *c)*); los trabajos que implican condiciones especialmente difíciles (como los horarios prolongados o nocturnos) (apartado *e)*); y los trabajos en que el niño pueda quedar expuesto a abusos de orden físico, psicológico o sexual como consecuencia del entorno de trabajo (apartado *a)*). Cabe recordar que la edad mínima de admisión al empleo en esos casos es de 18 años, como se establece en el apartado *d)* del artículo 3 del Convenio núm. 182. Por consiguiente, el párrafo 5 debería eliminarse y el párrafo 6 debería volverse a redactar para ponerlo en conformidad con el párrafo 4 de la Recomendación núm. 190 como sigue: «La autoridad competente, previa celebración de consultas, puede autorizar la realización del trabajo al que se hace referencia en el párrafo 4 *supra*, a condición que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de esos niños, y que éstos hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad».

*Túnez.* Sería preferible incluir una referencia al Convenio núm. 138 y así evitar que en los convenios fundamentales se establezcan disposiciones que debilitan la posición adoptada en ese Convenio.

*Ucrania.* Sería conveniente prohibir a los menores de 18 años que trabajen a bordo de buques pesqueros, como se establece en la legislación nacional. Véanse también las observaciones formuladas sobre el apartado *c)* del artículo 26, y los párrafos 1 a 3 del proyecto de recomendación.

## EXAMEN MÉDICO

*Artículo 10*

1. No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ninguna persona que no disponga de un certificado médico válido que pruebe su aptitud física para desempeñar las tareas que se le encomienden.

2. La autoridad competente puede, previa celebración de consultas, autorizar excepciones en la aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, la asistencia médica y los medios de evacuación disponibles, la duración de la travesía, la zona de actividades, el tipo de operación de pesca y las tradiciones nacionales.

*Observaciones sobre el artículo 10*

*Argentina.* Por las razones aducidas en las observaciones sobre el artículo 3, el párrafo 2 debería suprimirse. La Prefectura Naval Argentina indica que no se considera adecuado autorizar excepciones que permitan que un pescador pueda ejercer el cargo sin contar con un reconocimiento médico que certifique que se encuentra con capacidad física adecuada para cumplir con sus tareas a bordo.

*Australia.* La referencia a los exámenes médicos es una cuestión delicada y cuenta con un historial de oposición, especialmente por parte de los propietarios y los encargados de las operaciones. Además, a las personas que reciben una formación profesional de corta duración con el único propósito de ofrecerles una oportunidad para poder acceder al sector después de que hayan abandonado la escuela, no se les debería exigir que pasen un reconocimiento médico.

*España.* En el párrafo 1 se debería añadir tras la palabra «física» la expresión «y psíquica». Comprobar y acreditar la salud psíquica del trabajador es tan importante como comprobar y acreditar la salud física, y redundante con la misma intensidad en la seguridad del resto de la tripulación, máxime si pensamos que el buque es un lugar cerrado y aislado en el que la convivencia forzada en espacios exigüos puede durar meses.

*Estados Unidos.* USCIB: Debería sustituirse la palabra «persona» por el término «pescador». Además, el requisito del certificado médico debería limitarse a los pescadores que sean responsables directamente de la seguridad del buque y de la tripulación, como capitanes o patrones, segundos de a bordo, navegantes, personal de guardia, maquinistas, y pescadores que posean un documento de marino o una licencia expedida por una autoridad gubernamental.

*Francia.* Hay dos aspectos relacionados con la certificación de la aptitud física que se menciona en el párrafo 1 que deberían figurar en el texto, a saber, la aptitud física para navegar y la aptitud física para desempeñar las tareas que se encomienden. Se expresan grandes reservas en lo que respecta al párrafo 2, que autoriza a los pescadores a ejercer una de las profesiones más peligrosas sin un certificado médico que pruebe su aptitud física.

*Islandia.* El párrafo 1 debería rezar como sigue: «... a menos que tenga una aptitud física adecuada para desempeñar las tareas que se le encomienden. Si hay alguna duda sobre su aptitud física, los pescadores estarán obligados a pasar un reconocimiento médico si el patrón o capitán así lo exige».

*Líbano.* Todas las personas deberían disponer de un certificado médico válido antes de empezar a trabajar en *cualquier* actividad, y para la realización de algunas actividades se requieren ciertas condiciones de salud adicionales. Dado que el párrafo 2 autoriza excepciones a la obligación general de disponer de un certificado médico válido, tendría que volverse a redactar.

*Noruega.* El párrafo 6 del proyecto de recomendación debería trasladarse al proyecto de convenio y convertirse en el nuevo párrafo 2 del artículo 10. Si el certificado médico no estuviera firmado por un médico autorizado por la autoridad competente, ese documento no certificaría gran cosa, y Noruega pondría en duda su validez. Por otro lado, el período de validez de los certificados médicos no debería exceder de dos años.

*Nueva Zelandia.* En el párrafo 1 debería sustituirse la palabra «persona» por el término «pescador», dado que el texto actual es demasiado genérico.

*Ucrania.* Debería incluirse en el proyecto de convenio una disposición relativa a la inspección obligatoria de las tripulaciones de buques pesqueros.

*IMHA.* El párrafo 2 prevé demasiadas excepciones a la obligación de someterse a un reconocimiento médico (por ejemplo, tradiciones nacionales) y debería ser más objetivo y restrictivo. Esta actividad preventiva es fundamental para *todos* los buques, ya que es importante que en los casos de urgencia resultantes de hechos imprevistos se pueda prestar rápidamente asistencia médica, *independientemente* del tamaño del buque. El hecho de que no se obligue al personal a que se haga un reconocimiento médico redundaría en detrimento de la salud y la economía a nivel individual y público. De acuerdo con esto, el capítulo IV de las *Directrices de la OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos* sólo permite excepciones para viajes de un *solo* trayecto.

### Artículo 11

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que prevean lo siguiente:

- a) las características de los exámenes médicos;
- b) la forma y el contenido de los certificados médicos;
- c) el certificado médico que habrá de ser expedido por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de un certificado relativo a la vista, por una persona reconocida por la autoridad competente como calificada para expedir este tipo de certificado. La persona reconocida como calificada deberá gozar de plena independencia profesional para emitir su opinión en términos médicos en lo que atañe a los procedimientos de examen clínico;
- d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- e) el derecho a ser examinado por otro personal médico independiente en el caso de que a una persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar, y
- f) otros requisitos pertinentes.

*Observaciones sobre el artículo 11*

*España.* El apartado e), que reitera el derecho a ser examinado por personal médico independiente, entra en conflicto con el apartado c), que establece que el certificado médico habrá de ser expedido por personas que deben «gozar de plena independencia profesional». La poco afortunada redacción del apartado e) lleva a preguntarse ¿qué independencia debe prevalecer, la primera o la segunda? Se recomienda que se utilice un texto parecido al empleado en el apartado c) del artículo 14, que se refiere a los medios para solucionar conflictos relativos a los acuerdos de trabajo y deja a la legislación interna que determine los procedimientos que estime pertinentes. Así pues, se debería volver a redactar el apartado e) de la manera siguiente: «los medios para solucionar conflictos relativos al certificado médico, en el caso de que a un pescador se le deniegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que podría realizar, y no esté de acuerdo, y».

*Francia.* El procedimiento de recurso previsto en el apartado e) es fundamental.

*Líbano.* En el apartado c) debería eliminarse la frase «o, en el caso de que se trate solamente de un certificado relativo a la vista ... certificado». Un médico reconocido por la autoridad competente como calificado es la persona adecuada para expedir certificados médicos, y no es necesario que otros organismos expidan certificados relativos a la vista. También se propone incluir una nueva cláusula al apartado e) en la que se designe la autoridad competente para determinar cuál de los dos certificados médicos expedidos para la misma persona y el mismo caso se considera válido.

*Noruega.* El párrafo 10 del proyecto de recomendación debería trasladarse al proyecto de convenio y convertirse en un nuevo artículo 12, dado que el derecho al recurso administrativo es un derecho fundamental que debería garantizarse a todos los pescadores.

*Nueva Zelanda.* Se considera que el propósito que se persigue con este texto ya se podía lograr mediante el artículo 10, y que las directrices prescritas en esta disposición estarían mejor ubicadas en el proyecto de recomendación.

*Ucrania.* En Ucrania, los equipos médicos de instituciones de medicina preventiva especialmente acreditadas llevan a cabo reconocimientos médicos, y sus conclusiones no pueden ser revisadas por un médico independiente. Por consiguiente, debería suprimirse el apartado e) y debería hacerse referencia en el apartado c) a los equipos de profesionales médicos.

## PARTE IV. CONDICIONES DE SERVICIO

## DOTACIÓN Y HORAS DE DESCANSO

*Artículo 12*

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan a los propietarios de buques pesqueros que enarbolen su bandera asegurarse de que:

- a) sus buques cuentan con una tripulación suficiente y adecuada para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúan en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, y
- b) los pescadores gozan de períodos de descanso con una frecuencia y duración suficientes para poder desempeñar sus tareas preservando su seguridad y su salud.

### *Observaciones sobre el artículo 12*

*Argentina.* Se estima conveniente que el artículo 12 prevea claramente que la tripulación debe ser suficiente para garantizar tanto la navegación como la actividad pesquera en condiciones de seguridad.

*Australia.* La dotación y las horas de descanso son elementos esenciales con respecto a la seguridad; lo anterior debería aplicarse también claramente a los propietarios de embarcaciones pesqueras que se encargan por sí solos de sus operaciones.

*Francia.* En la práctica resulta extremadamente difícil aplicar restricciones sobre las jornadas de trabajo en el sector pesquero, ya que a bordo de los buques resulta casi imposible distinguir entre períodos de descanso y *otros* períodos. Por lo tanto, el concepto de descanso suficiente al que se refiere el apartado b) es pertinente.

*Nueva Zelandia.* Apoya el artículo. Actualmente, Nueva Zelandia está realizando un estudio sobre la fatiga en todos los buques comerciales, lo que puede dar lugar a la redacción de un repertorio de recomendaciones prácticas.

## ACUERDOS DE TRABAJO DE LOS PESCADORES Y LISTA DE LAS PERSONAS QUE SE ENCUENTRAN A BORDO

### *Artículo 13*

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas para:

- a) exigir que los pescadores que trabajen a bordo de todo buque pesquero que enarbole su bandera tengan consigo un acuerdo de trabajo que se pueda entender y se conforme a las disposiciones del Convenio.
- b) especificar los detalles mínimos que deben figurar en los acuerdos de trabajo de los pescadores, de conformidad con las disposiciones que figuran en el anexo I.

### *Observaciones sobre el artículo 13*

*Australia.* Las cuestiones tales como la inclusión de los acuerdos de trabajo, el hecho de que dichos acuerdos se conserven a bordo y la frecuencia de pago no se condicen con la práctica nacional y reflejan conceptos obsoletos en materia de relaciones laborales; dichos conceptos ya no resultan necesarios en Australia habida cuenta de las características de los contratos de trabajo, la manera en que se adjudican y los acuerdos de remuneración en función de las capturas. A los efectos de la ratificación generalizada del convenio, dichos detalles no deberían figurar en el mismo. En su respuesta, Queensland también indica que no le resultaría fácil el cumplimiento de este artículo.

*Estados Unidos.* USCIB: Dada la cantidad de regiones plurilingües que existen y la diversidad de la fuerza de trabajo, resulta impracticable exigir que los propietarios de buques se encarguen de traducir los acuerdos de trabajo de los pescadores a idiomas que sean entendibles por todos ellos. Los acuerdos de los pescadores son documentos jurídicamente vinculantes y deben traducirse con claridad y rigor para evitar errores interpretativos. En muchos países estas traducciones serían difíciles de conseguir y tendrían un costo prohibitivo. Por consiguiente, el artículo 13 debería modificarse para que figure como sigue: «... tengan consigo un acuerdo escrito de trabajo conforme a las disposiciones del Convenio y redactado en el idioma oficial del Estado Miembro o, de ser factible, en el idioma predominante de la región más representativa de la mayoría de la tripulación».

*Líbano.* El apartado *a)* debería reformularse de la siguiente manera: «... que se pueda entender, esté redactado de forma sencilla, y se conforme a ...».

*Nueva Zelanda.* El apartado *b)* y el anexo I abarcan cuestiones cuya inclusión sería más idónea en una recomendación que en un convenio; dicha recomendación debería basarse en principios. Asimismo, se hace notar que la definición de «pescador» incluye a las personas que trabajan por cuenta propia, y que las condiciones de los acuerdos contractuales realmente independientes no están sujetas a la legislación laboral (si bien se aplican los requisitos relativos a la seguridad y salud en el trabajo).

*Reino Unido.* Véase el comentario sobre el anexo I.

#### Artículo 14

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas en relación con:

- a)* los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar el acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la conclusión del mismo;
- b)* la conservación de un documento que contenga una relación del trabajo realizado por los pescadores en virtud de tales acuerdos, y
- c)* los medios para solucionar conflictos relativos a dicho acuerdo.

#### Observaciones sobre el artículo 14

*Australia.* No queda claro si este artículo está concebido para todos los buques o sólo para los que enarbolan la bandera del Miembro. Asimismo, el concepto del documento en el que se registre el trabajo realizado por el pescador es incompatible con la práctica nacional. Ese trabajo debería poder establecerse con referencia a un empleador.

*Estados Unidos.* USCIB: En virtud del comentario acerca del artículo 13, este artículo debería enmendarse de modo que quede redactado como sigue: «Todo Miembro deberá adoptar ...: *a)* ... al respecto, incluida la asistencia para su traducción, antes de la conclusión del mismo; ... *c)* los medios y el lugar para solucionar conflictos ...».

*Francia.* La redacción del apartado *b)* es imprecisa. Debería quedar claro que el documento que contiene una relación del trabajo realizado por los pescadores en

virtud del acuerdo puede conservarse empleando cualquier método, ya sea según la fórmula tradicional de la relación del trabajo realizado u otros métodos más modernos.

*Noruega.* La Asociación Noruega de Propietarios de Buques Pesqueros formula una crítica arguyendo que los pescadores podrían «detener» el buque hasta que estén «satisfechos» con el contenido del acuerdo de trabajo. El Gobierno no considera que este requisito pueda causar problemas para la industria, aunque el «proceso de contratación» a bordo de los buques pesqueros es más informal que en el caso de la gente de mar.

*Nueva Zelanda.* Sería útil aclarar exactamente a qué «documento» se hace referencia en el apartado b).

#### *Artículo 15*

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.

#### *Observaciones sobre el artículo 15*

*Australia.* Véase el comentario sobre el artículo 13.

*Finlandia.* Este artículo es conforme a la legislación nacional, que exige que los contratos sean escritos.

*Francia.* MEDEF: Parece redundante la exigencia de llevar una copia del acuerdo de trabajo a bordo, si ya se ha entregado una copia al pescador; una de las dos opciones debería bastar. Asimismo, el término «partes interesadas» es demasiado vago y requiere aclaración, dado que, en la práctica, no todas las terceras personas interesadas tienen acceso al acuerdo de trabajo de los pescadores.

*Nueva Zelanda.* Sería útil aclarar qué incluye el concepto de «otras partes interesadas».

#### *Artículo 16*

Los artículos 13 a 15 y el anexo I no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que se encargan por sí solos de sus operaciones.

#### *Artículo 17*

Todo buque pesquero deberá llevar una lista de los pescadores que se encuentran a bordo, y deberá proporcionarse una copia de la misma a las personas que corresponda en tierra antes de que el buque zarpe o poco tiempo después.

*Observaciones sobre el artículo 17*

*Argentina.* Se estima adecuado sustituir la expresión «a las personas que corresponda en tierra» por «a la autoridad competente» y se propone eliminar la expresión «o poco tiempo después».

*Francia.* La expresión «las personas que corresponda en tierra» debería ser más precisa y, al menos, debería modificarse para que el texto rece «las autoridades y/o las personas que corresponda en tierra».

*Líbano.* Puesto que es fundamental que la autoridad tenga a su disposición una lista de los pescadores que se encuentran a bordo *antes* de que el buque zarpe, no quedan claras las implicaciones del término «después». El Gobierno pregunta si de esta manera se incluye a otros pescadores que podrían subir al buque en otros puertos después de la partida.

*Nicaragua.* CTN: Es conveniente que se defina el límite de tiempo para la entrega de la lista de pescadores. La redacción propuesta es la siguiente: «... proporcionarse una copia de la misma a la persona autorizada que corresponda en tierra, antes de que el buque zarpe o en el término de X horas luego de haber zarpado».

*Nueva Zelanda.* A grandes rasgos, se apoya el propósito de este artículo, pero su redacción debería modificarse de modo que los buques no precisen llevar la lista a bordo.

*Túnez.* Se estima apropiado exceptuar de este requisito a los buques pesqueros de menos de 5 toneladas, ya que suelen dedicarse a la pesca de subsistencia, y para dichos buques sería impracticable llevar, en toda circunstancia, una lista con las personas que se encuentran a bordo.

DOCUMENTOS DE IDENTIDAD, DERECHOS DE REPATRIACIÓN  
Y SERVICIOS DE CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

*Artículo 18*

Los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros que realicen viajes internacionales deberán gozar de un trato no menos favorable que el previsto para la gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolan la bandera del Miembro y que se dediquen normalmente a actividades comerciales por lo que respecta a:

- a) los documentos de identidad;
- b) las condiciones de repatriación;
- c) los servicios de contratación y colocación.

*Observaciones sobre el artículo 18*

*Argentina.* Deberían eliminarse los corchetes y conservar el texto del apartado a). Además, se sugiere enmendar el texto de manera que se extienda dicha previsión también a los que realicen viajes nacionales. La CATT afirma que, teniendo en cuenta

la entrada en vigencia del Convenio núm. 185 y de otras normas aplicables a la gente de mar cuando se encuentran en puertos o territorio extranjero, es fundamental que, cuando los pescadores trabajen a bordo de buques que realizan viajes internacionales, gocen de condiciones similares a las aplicables a la gente de mar en materia de documentos de identidad.

*Australia.* Los pescadores que emprendan viajes internacionales a bordo de buques pesqueros deberían tener documentos de identidad. Indefectiblemente, los requisitos en lo que atañe a los documentos de identidad para este tipo de buques deberían ser los mismos que en el caso de la gente de mar, y no deberían ser de un nivel inferior.

*Bélgica.* Apoya la idea de que los pescadores que se encuentran a bordo de buques que realizan viajes internacionales deberían tener documentos de identidad. Sin embargo, dichos documentos no deben ser necesariamente iguales a los que se exigen para la gente de mar. Sería preferible suprimir la mención a los documentos de identidad en el artículo y redactar una disposición aparte en la que se estipule sencillamente que dichos pescadores deberían tener «un documento de identidad».

CCE: Lo mismo que la respuesta que antecede.

*Brasil.* Según lo dispuesto en el apartado a), los documentos de identidad de los pescadores deberían ser conformes al Convenio núm. 185, que contempla la aplicación de sus disposiciones a los pescadores, previa celebración de consultas. En Brasil no hay buques pesqueros que emprendan viajes internacionales, e incluso en el caso de los buques pesqueros extranjeros que se encuentran en la ZEE nacional, los pescadores deben tener un permiso de trabajo a fin de permanecer en el país. Por consiguiente, Brasil es de la opinión de que no es necesario emitir documentos de identidad para los pescadores.

*Canadá.* Debería eliminarse la referencia a los documentos de identidad que figura en el apartado a). Los Convenios núms. 108 y 185 incluyen disposiciones que permiten la aplicación de estos instrumentos a la pesca marítima comercial. Asimismo, se convino en eliminar la referencia a los documentos de identidad del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

*España.* En congruencia con la redacción del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, se entiende que debería desaparecer el contenido encorchetado del apartado a) del artículo 18, puesto que ya es objeto de regulación en el Convenio núm. 185.

*Estados Unidos.* USCIB: Este artículo debería eliminarse. El término «gente de mar» abarca toda una gama de ocupaciones como los operadores de barcaza, los expedidores, los prácticos, los marinos mercantes y otras ocupaciones vinculadas al gobierno. Las disposiciones relativas a los documentos de identidad de los pescadores y su repatriación, contratación y colocación deberían aplicarse específicamente a los que se dedican a la pesca comercial, tal como se define en el instrumento.

*Francia.* Apoya el trato equivalente de los pescadores en relación con los tres puntos antes mencionados. En particular, deberían aplicarse a todos los pescadores los derechos de repatriación.

*Grecia.* Sería conveniente la supresión del apartado a), puesto que, en el marco del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, ya se acordó que no debería haber una referencia a los documentos de identidad.

*Japón.* El «documento de identidad» emitido por cada Miembro para sus ciudadanos no siempre ha de estar basado en los Convenios núms. 108 o 185, dado que estos instrumentos no figuran en el preámbulo. De esta manera, la aplicación efectiva del apartado a) puede resultar difícil, dadas las numerosas nacionalidades que pueden encontrarse a bordo de los buques pesqueros y la variedad de «documentos de identidad» destinados a los pescadores que emiten los Miembros. Además, se decidió que las disposiciones referentes a los documentos de identidad de la gente de mar no habrían de incluirse en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Por consiguiente, sería conveniente eliminar el apartado a). Asimismo, sería aconsejable eliminar el apartado c) o bien ajustarlo a lo dispuesto en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, según el cual el control de los servicios de contratación y colocación es incumbencia del Estado en cuyo territorio se presta servicio, y no del Estado de abanderamiento.

*Noruega.* Deberían eliminarse los corchetes del apartado a) sin hacer referencia específicamente, empero, al Convenio núm. 185. De establecerse más requisitos para las grandes embarcaciones, no sería necesario este artículo. Véase el comentario sobre el artículo 30.

*Nueva Zelandia.* Apoya el texto propuesto.

*Portugal.* Por lo que respecta al apartado a), las disposiciones relativas a los documentos de identidad que se aplican a la gente de mar también deberían aplicarse a los pescadores, especialmente a los que trabajan en buques que realizan viajes internacionales.

*Túnez.* A los efectos de la seguridad marítima, los pescadores a los que se hace referencia en este artículo deberían tener documentos de identidad; desde una perspectiva práctica, estos documentos sirven para identificar a las personas que trabajan en el sector.

*Reino Unido.* Ya se convino en no aludir a los documentos de identidad de la gente de mar en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Además, en el Convenio núm. 185 figura la opción de extender su ámbito de aplicación al sector pesquero. Por lo tanto, debería suprimirse la referencia a dichos documentos en el convenio propuesto sobre el sector pesquero.

#### REMUNERACIÓN DE LOS PESCADORES

##### *Artículo 19*

Todo Miembro, tras la celebración de consultas, deberá adoptar una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores perciben un salario mensual o con otra periodicidad. La autoridad competente determinará, previa celebración de consultas, qué pescadores habrán de quedar comprendidos en el ámbito de esta disposición.

##### *Observaciones sobre el artículo 19*

*Australia.* Véase el comentario sobre el artículo 13. Sería conveniente que existiera una cláusula que garantice un salario mínimo, con arreglo a la legislación respectiva

del Estado de abanderamiento, a los pescadores que no estén cubiertos por acuerdos de remuneración en función de las capturas. Las más idóneas para establecer la periodicidad del pago de la remuneración son las partes; es concebible la participación de las organizaciones industriales pertinentes.

*Canadá.* CEC: En general, las tripulaciones pesqueras canadienses reciben su remuneración al término de los viajes de pesca en función del valor de la venta de las capturas. No incumbe al Gobierno fijar las fechas del pago total o parcial de la remuneración, sino a las partes.

*España.* La norma generalmente aceptada es que la remuneración de los trabajadores en el sector pesquero sea a la parte, es decir, que participan en una parte de los beneficios obtenidos de las capturas, y no mediante salario. Si lo que se pretende es una norma que garantice una retribución mínima para los pescadores, independientemente de las capturas obtenidas, se propone una redacción alternativa: «Todo Miembro, tras la celebración de consultas, deberá adoptar una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores perciban unas retribuciones mínimas no inferiores al salario mínimo establecido para otros trabajadores. La autoridad competente determinará, previa celebración de consultas, qué pescadores habrán de quedar comprendidos en el ámbito de esta disposición».

*Estados Unidos.* USCIB: Los riesgos financieros y las recompensas pecuniarias son inherentes a la estructura de remuneración proporcional, lo que se puede encontrar con frecuencia en la industria pesquera. En general, la parte de las ganancias correspondiente a la tripulación no puede determinarse hasta que no se venda el pescado y no existen garantías de que esto ocurra mensualmente o con una periodicidad determinada. Sin embargo, a los efectos de la protección de los pescadores y en beneficio de ellos, debería ofrecérseles la posibilidad de percibir anticipos cuando se hayan calculado aproximadamente las ganancias que se obtendrán de las capturas. Por lo tanto, debería modificarse el artículo 19 para que quede redactado como sigue: «... pescadores perciben un salario según las condiciones expresamente definidas en sus acuerdos de trabajo y convenidas por ambas partes con anterioridad al comienzo de la relación de trabajo. La autoridad competente debería, previa celebración de consultas, adoptar medidas destinadas a garantizar que, de producirse una paralización de las actividades, desperfectos mecánicos u otras eventualidades que puedan afectar el bienestar y las prestaciones sociales de los pescadores, éstos puedan recibir anticipos en función de las ganancias».

*Francia.* Debería complementarse este artículo a los efectos de confirmar, por un lado, el principio del pago de un salario mensual o con otra periodicidad y, por el otro, prever cierta flexibilidad en el caso de la remuneración fijada en función de las capturas.

*Indonesia.* Los pescadores deberían ser remunerados normalmente, con un salario mínimo obligatorio.

*Noruega.* La Asociación Noruega de Propietarios de Buques Pesqueros considera que este artículo podría presentar un contraste marcado con la práctica de la remuneración basada en el reparto de las capturas. Si bien para la mayoría de los buques de navegación marítima en Noruega se ha introducido un sistema mensual de pago anticipado, ésta no constituye una regla general en la flota internacional.

*Nueva Zelanda.* Sería adecuado aclarar qué se entiende por «otra periodicidad» y qué flexibilidad se contempla en este artículo en relación con los pescadores independientes.

*Sudáfrica.* La autoridad nacional competente no está habilitada para determinar los salarios de los pescadores. En consecuencia, se propone ampliar el ámbito de la disposición insertando después de «autoridad competente» lo siguiente: «o cualquier otro órgano gubernamental u organismo establecido en virtud de la legislación nacional».

#### PARTE V. ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

##### *Artículo 20*

[Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su bandera.

##### *Observaciones sobre el artículo 20*

*Australia.* Queensland reconoce la importancia de estas cuestiones para la seguridad y la salud de los trabajadores.

*Brasil.* Véase el comentario sobre el artículo 22.

*Canadá.* Se apoya la inclusión en el convenio del artículo 20 propuesto.

*Chipre.* OEB. Las asociaciones de empleadores que son miembros de la OIE planean seguir deliberando durante los próximos meses sobre la compleja cuestión del alojamiento y la alimentación.

*España.* Los corchetes de los artículos 20, 21 y 23 deberían desaparecer, cobrando vigencia su contenido. No en vano, se ajusta someramente a lo establecido en los Convenios núms. 68 y 126.

*Francia.* Los proyectos de convenio y recomendación que se proponen deben incluir disposiciones relativas al alojamiento. Además, muchas de las disposiciones en esta esfera son fundamentales y deberían aplicarse a *todos* los pescadores, independientemente de las proporciones del buque.

*Mauricio.* Se apoyan los artículos relativos al alojamiento y la alimentación.

*Nueva Zelanda.* Se apoya el texto propuesto.

*Túnez.* Por cuestiones prácticas, se propone excluir a los buques pesqueros de menos de 12 metros de eslora de la Parte V, relativa al alojamiento y la alimentación.

*Unión Europea.* La Directiva 1997/70/CE del Consejo, tal como fue enmendada por las Directivas 1999/19/CE y 2002/35/CE de la Comisión, establece un régimen de seguridad marítima para los buques pesqueros de 24 metros de eslora o más (en relación con el PROT 1993 PESQUEROS). Este instrumento no sólo constituye una

norma mínima sino que además establece requisitos en materia de seguridad para la construcción y el mantenimiento de buques pesqueros, que deberían aplicarse sistemáticamente en los Estados miembros de la UE. Si el proyecto de disposiciones sobre el alojamiento afectase a la construcción del buque en lo que atañe a la seguridad, debería ser compatible con la legislación de la UE.

#### *Artículo 21*

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su bandera sea de tamaño y calidad suficientes, y que 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 siguientes cuestiones:

- a) aprobación de los planos para la construcción o 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 en general, de salud y de comodidad;
- 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 otras áreas 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 que no cumplan las normas correspondientes.

#### *Observaciones sobre el artículo 21*

*Brasil.* Véase el comentario sobre el artículo 22.

*Canadá.* Se apoya este artículo.

*Chipre.* OEB: Véase el comentario sobre el artículo 20.

*España.* Véase el comentario sobre el artículo 20.

*Nueva Zelandia.* Se apoya el texto propuesto.

*Túnez.* Véase el comentario sobre el artículo 20.

#### *Artículo 22*

[Los buques pesqueros a los que se aplique el [anexo II] deberán cumplir como mínimo las normas contenidas en el mismo.]

#### *Observaciones sobre el artículo 22*

*Argentina.* Sería preferible que no sólo las reglas generales orientadoras de los artículos 20 a 23 fueran obligatorias, sino también el anexo II. La Prefectura Naval

Argentina añade que, si bien el país no es signatario del Convenio núm. 126, el anexo II constituye una versión modificada de dicho Convenio, que estipula los requisitos mínimos de habitabilidad vinculados en forma directa con la seguridad de la navegación. La CATT afirma que entre los principales aspectos de la actividad pesquera que merecen especial atención se encuentran el alojamiento, la alimentación y el agua potable. Sólo una norma suficientemente detallada y obligatoria contribuirá a la efectiva mejora de las condiciones.

*Brasil.* Se apoya la inclusión de una referencia al anexo II en el texto del convenio. Asimismo, Brasil se declara partidario del uso de la palabra «debería» en este anexo. Habiendo ratificado el Convenio núm. 126, considera que los artículos 20 a 23 son una base apropiada para la discusión, siempre que el anexo II guarde relación con el convenio propuesto. Además, sería conveniente establecer un procedimiento simplificado de enmienda para el anexo II, lo que podría hacerlo más flexible y adaptable a los cambios en la industria pesquera.

*Canadá.* Algunas de las disposiciones del anexo II podrían incluirse o adjuntarse a la recomendación con objeto de proporcionar orientaciones para la aplicación de los artículos 20, 21 y 23.

*Chipre.* OEB: Véase el comentario sobre el artículo 20.

*España.* Se deberían suprimir los corchetes de este artículo y conservar el contenido del mismo.

*Noruega.* Desde el comienzo, la postura de Noruega ha sido empeñarse por que el convenio otorgue los mismos derechos a todos los pescadores en cuanto a las condiciones de trabajo y de vida, y por que el anexo II sea obligatorio para todos los buques. Además, se apoya el hecho de que los requisitos para buques pesqueros de grandes dimensiones sean mayores que los de los buques más pequeños. Por lo tanto, deberían eliminarse los corchetes y conservarse el texto del artículo 22 a efectos de que el anexo II sea obligatorio para los buques según su ámbito de aplicación. Los requisitos del anexo II deberían aplicarse a los buques de 24 metros o más de eslora máxima, y podrían aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora máxima. Tanto los propietarios de los buques como los pescadores se verían beneficiados por estas normas. El activo de los propietarios de los buques, esto es, los propios buques, adquiriría un mayor valor puesto que resultaría más fácil de vender y, al mismo tiempo, los pescadores gozarían de un lugar de trabajo decente. De convertirse en facultativas algunas partes del anexo II, la totalidad de dicho anexo debería incorporarse en el convenio con la misma perspectiva que en el caso del texto del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo; el objetivo de lo anterior es que los Miembros tomen en consideración las disposiciones, puesto que a las recomendaciones de la OIT no se les presta la atención que merecen. Además, debería adoptarse un mecanismo simplificado de enmienda para el anexo II.

*Nueva Zelanda.* En líneas generales, se apoya el texto propuesto.

*Reino Unido.* El Reino Unido apoya el principio de la inclusión de disposiciones adicionales para los buques de mayores dimensiones.

---

*Artículo 23*

A bordo de los buques pesqueros deberán llevarse y servirse alimentos en cantidad suficiente y de valor nutritivo y calidad adecuados para el servicio del buque, así como una cantidad suficiente de agua potable que sea de calidad adecuada.]

*Observaciones sobre el artículo 23*

*Brasil.* Véase el comentario sobre el artículo 22.

*Canadá.* Se apoya el artículo.

*Chipre.* OEB: Véase el comentario sobre el artículo 20.

*España.* Véase el comentario sobre el artículo 20.

*Nueva Zelandia.* Se apoya el texto propuesto.

*Túnez.* Véase el comentario sobre el artículo 20.

*Unión Europea.* Esta disposición no está cubierta por las Directivas de la UE.

## PARTE VI. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y SEGURIDAD SOCIAL

## ATENCIÓN MÉDICA

*Artículo 24*

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que establezcan 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) 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 los pescadores interesados;
- c) los buques pesqueros deberán tener a bordo por lo menos una persona calificada o formada en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, y que posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y el material médico disponibles en ese buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- d) los buques pesqueros deberán estar equipados para poder efectuar comunicaciones por radio o 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 oportunamente desembarcados en caso de lesiones o enfermedades graves.

*Observaciones sobre el artículo 24*

*Estados Unidos.* USCIB: El apartado *b)* debería modificarse para que rece: «el equipo ... deberían ir acompañados de instrucciones ... en el idioma nacional oficial

del Miembro y en un idioma que resulte comprensible para el capitán u otras personas designadas que se encarguen de los primeros auxilios a bordo del buque».

*Líbano.* El apartado *b)* debería enmendarse para que quede redactado como sigue: «... en un idioma que resulte comprensible para los pescadores interesados, y redactado de una manera simplificada». Se propone añadir en el apartado *d)*, después de «comunicaciones por radio o satélite», la expresión «u otros medios de comunicación».

*Ucrania.* Debería añadirse la expresión «desde el punto de vista médico» después de «persona calificada», y debería reemplazarse la conjunción «o» que figura después de «calificada» por «y».

*IMHA.* En el apartado *b)* debería especificarse que las instrucciones que acompañen el equipo y los suministros médicos deberían tener el «formato de una guía médica».

### Artículo 25

Las normas mínimas relativas a la atención médica a bordo de aquellos buques pesqueros que realicen viajes internacionales o permanezcan en el mar por un período que habrá de fijar la autoridad competente no deberán ser menos favorables que las previstas para la gente de mar a bordo de buques de tamaño similar que se dedican habitualmente a actividades comerciales.

#### Observaciones sobre el artículo 25

*Estados Unidos.* USCIB: Debería eliminarse este artículo por la razón mencionada en relación con el artículo 18. Las normas mínimas relativas a la atención médica a bordo de aquellos buques pesqueros que emprendan viajes internacionales o permanezcan en el mar por un período que habrá de fijar la autoridad competente deberían ser aplicables específicamente a los buques pesqueros, tomando en cuenta el número de tripulantes y la zona de pesca.

*Líbano.* En la versión árabe, a modo de aclaración, se propone añadir la palabra «médica» en el segundo renglón después de la palabra «atención».

## SEGURIDAD, SALUD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

### Artículo 26

Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos 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 a bordo;
- b) la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que habrán de utilizar y la comprensión 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 de edad;

- d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolan su bandera, y
- e) la constitución de comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo.

### *Observaciones sobre el artículo 26*

*Argentina.* Deberían especificarse los lugares de reunión de los comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo previstos en el apartado e) y sería aconsejable que sus reuniones se celebren en tierra. La CATT afirma que dichos comités deberían funcionar únicamente en tierra, mientras que a bordo de los buques deberían establecerse comités para la evaluación de los riesgos en el trabajo.

*Bélgica.* En la ley de 5 de diciembre de 1968 sobre convenios colectivos y comités paritarios, los términos «comité paritario» y «organismo paritario» poseen un significado específico que difiere mucho del correspondiente al apartado e). A fin de evitar confusiones, sería aconsejable sustituir el término «comités paritarios» por algún otro concepto, a saber, «órganos de composición paritaria». Además, parece preferible y acorde con el apartado e) del artículo 26 establecer un comité de este tipo a nivel *sectorial*, recurriendo, de ser necesario, a los órganos existentes con atribuciones similares. Por consiguiente, sería desaconsejable que en el convenio, de manera general, se exija que estos órganos se reúnan a bordo o en tierra. Obviamente, los órganos creados a nivel *sectorial* se reunirían en tierra, mientras que los órganos establecidos a escala de la empresa podrían, en determinadas circunstancias, reunirse a bordo.

CCE: Lo mismo que en la respuesta que antecede.

*Brasil.* Según lo dispuesto en el apartado e), los comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo deberían reunirse regularmente a bordo de los buques. El propietario del buque pesquero que se encuentra en tierra debería estar al tanto de los resultados de estas reuniones; además, debería enviar periódicamente a técnicos para evaluar a bordo del buque las cuestiones planteadas y las medidas propuestas, y debería facilitar los medios necesarios para solucionar los problemas detectados.

*Canadá.* No se apoya añadir enunciados preceptivos en el apartado e) en relación con el lugar en que han de reunirse los comités de seguridad y salud en el trabajo. En la recomendación debería incluirse toda orientación que sea necesaria sobre la aplicación del artículo 26. Las cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo pueden surgir tanto a bordo del buque como en tierra; por esta razón, los comités deberían reunirse en la ubicación más idónea para abordar la cuestión.

CEC: En lo que atañe al apartado b), no es incumbencia del gobierno exigir normas mínimas para la formación de los pescadores en lo que respecta a la manipulación de artes de pesca ni a las operaciones de pesca. Lo anterior compete al propietario/responsable del buque.

*España.* En el apartado c) del artículo 26 debería añadirse lo siguiente tras «interesadas»: «en concreto, las obligaciones del capitán o patrón en llevar a efecto las obligaciones de los propietarios a bordo». Al abordar la cuestión de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, parece necesario que se haga referencia en la normativa interna a la importantísima figura del capitán o patrón, máximo responsable a bordo, representante del armador y elemento clave para la seguridad de la tripu-

lación. En cuanto al apartado e), los comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo deberían estar constituidos en tierra, para realizar estudios globales de la prevención y siniestralidad a nivel de empresa, y también a bordo de cada buque para aplicar los planes globales a la realidad específica de cada uno de ellos.

*Estados Unidos.* USCIB: En ciertos casos, la constitución de un comité paritario de seguridad y salud en el trabajo puede resultar dificultosa. Por esta razón, el apartado e) debería enmendarse para que rece: «e) el establecimiento de comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo, en la medida de lo posible, en función del número de tripulantes».

*Finlandia.* El apartado a) establece que los Miembros deben prevenir los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo mediante distintas medidas como la evaluación y la gestión de los riesgos, la formación y la instrucción de los pescadores a bordo. Se apoya el hecho de que se hayan incluido directrices más precisas y detalladas en el proyecto de recomendación, ya que el convenio ha de aplicarse a todos los buques y a los pescadores independientes.

*Líbano.* Se pone en tela de juicio la posibilidad de *prevenir* efectivamente los accidentes de trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros o cualquier otro sector. Por esta razón, el apartado a) y el título deberían reformularse empleando el término «evitar». Como daría la impresión de que el apartado c) está incompleto, se propone la siguiente redacción: «las obligaciones de ..., de garantizar la seguridad y la salud en el trabajo, y evitar accidentes, teniendo debidamente en cuenta ...;». En lo referente al apartado e), estos comités pueden reunirse a bordo de los buques pesqueros o en tierra en función de las necesidades y la naturaleza de las cuestiones que han de ser debatidas. Además, el Gobierno pregunta quiénes serían miembros de este comité y si el Estado estaría representado.

*Mauricio.* El Consejo Consultivo Tripartito de Seguridad y Salud en el Trabajo y Bienestar propone que los comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo previstos en el apartado e) se reúnan tanto a bordo como en tierra.

*Noruega.* Véase el comentario sobre el apartado e) del artículo 1. Por lo que respecta al apartado e), los comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo deberían reunirse tanto en tierra como a bordo; no obstante, podría hacerse una distinción entre buques pesqueros de grandes dimensiones y buques pequeños. Los comités cuyas reuniones se celebren en tierra serían los adecuados para los buques pequeños con un número muy limitado de tripulantes, mientras que se podría disponer que en los buques grandes haya comités que celebren sus reuniones a bordo. Véase también el comentario sobre el artículo 30. Asimismo, debería reforzarse el convenio en la esfera de la seguridad y la salud en el trabajo, ya que ésta es una cuestión fundamental para todos los pescadores. Se propone insertar un nuevo artículo 27 redactado de la siguiente manera, tomando como fuente de inspiración los párrafos 20 a 22 de la recomendación propuesta:

A fin de contribuir a la mejora continua de la seguridad y la salud de los pescadores, los Miembros deberán contar con programas para la prevención de accidentes a bordo de los buques pesqueros a fin de garantizar la notificación y la divulgación de información acerca de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y las medidas destina-

das a asegurar la prevención. Al establecer métodos y programas relativos a la seguridad y la salud en el sector pesquero, las autoridades competentes deberán tener en cuenta toda directriz internacional pertinente en lo que atañe a los sistemas de gestión de la salud y la seguridad. El capitán o patrón deberá garantizar que se realice la evaluación y la gestión de los riesgos, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes, así como la instrucción de los pescadores a bordo.

*Reino Unido.* El apartado *b)* alude a la formación para la manipulación de los tipos de artes de pesca, lo que prácticamente representa la única referencia a la formación en el convenio en sí. Sería pertinente incluir otra referencia más general a la formación, de la siguiente manera: «Teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, cada Miembro debería adoptar medidas para asegurarse de que los pescadores estén suficientemente capacitados para realizar las tareas que deben desempeñar».

*Túnez.* A fin de lograr una mayor flexibilidad, se propone autorizar a los comités paritarios de salud y seguridad a reunirse tanto a bordo de los buques pesqueros como en tierra.

*Ucrania.* Debería suprimirse el apartado *c)* a efectos de evitar que se contrate a personas menores de 18 años de edad en los buques pesqueros (véase el comentario sobre el artículo 9). En lo referente al apartado *d)*, debería añadirse lo siguiente: «la posibilidad de que una comisión encabezada por el capitán del buque se encargue de investigar los accidentes; la presentación de todos los documentos relativos a la investigación de todo accidente acaecido en que se hayan visto afectados pescadores que no son ciudadanos del Estado cuya bandera enarbola el buque; la notificación de todo accidente a las autoridades competentes del Estado del que son nacionales los pescadores afectados; si los pescadores mueren por accidente o por causas naturales, la presentación de todos los documentos relativos a la investigación de accidentes o de acontecimientos a las autoridades competentes del Estado del que eran ciudadanos».

*IMHA.* Debería insertarse la expresión «el fomento de la salud y» al comienzo del párrafo *a)*. De esta manera se dará realce al mero concepto de «prevención».

#### SEGURIDAD SOCIAL

#### *Artículo 27*

[Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores tienen derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se aplican a otros trabajadores.]

#### *Observaciones sobre el artículo 27*

*Argentina.* Se apoya garantizar a los pescadores condiciones no menos favorables que las que se aplican a otros trabajadores. En este sentido, cabe destacar la existencia en Argentina de normas comunes para todos los trabajadores marítimos, sea que los

mismos trabajen a bordo de un buque pesquero o de cualquier otra embarcación comercial. Además, se han concluido acuerdos bilaterales en materia de seguridad social con otros países, como España e Italia.

*Bélgica.* En Bélgica, los pescadores gozan del mismo nivel de protección en materia de seguridad social que los trabajadores asalariados, mientras que la gente de mar se beneficia de una condición más favorable. Hasta la fecha, Bélgica no ha firmado ningún acuerdo bilateral en materia de seguridad social con otros países.

CCE: Lo mismo que la respuesta que antecede.

*Brasil.* En Brasil, los pescadores gozan de la misma protección en materia de seguridad social que la gente de mar y los trabajadores de otros sectores de la economía. No existen datos sobre acuerdos bilaterales de seguridad social entre Brasil y otros países que cubran el sector pesquero. Se considera aceptable la solución propuesta en el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, según el cual el país de la nacionalidad es el principal responsable de la seguridad social de la gente de mar, mientras que el Estado de abanderamiento es el segundo en el orden de responsabilidad.

*Canadá.* En general, los pescadores canadienses se benefician de la misma protección que los otros trabajadores en materia de seguridad social. Además, ciertas disposiciones especiales extienden esta protección a los pescadores independientes. Todas las personas tienen acceso a una atención médica básica. Canadá firmó acuerdos bilaterales con 45 países aproximadamente, para facilitar el acceso a las prestaciones de la seguridad social a las personas que han trabajado tanto en Canadá como en alguno de los países signatarios.

*España.* En cuanto al nivel de protección en materia de seguridad social, cabe señalar que en España la protección para los pescadores es la misma que la de los demás trabajadores del mar. La única diferencia es la relativa al desempleo. Los trabajadores por cuenta propia dedicados a la pesca no tienen derecho a la prestación por desempleo ni cotizan por él. Esta exclusión no responde al trabajo en la pesca sino que es común para todos los trabajadores por cuenta propia independientemente de la actividad a la que se dediquen. En cuanto a la existencia de acuerdos bilaterales con otros países en materia de seguridad social, hay que señalar que, además de la aplicación de los Reglamentos Comunitarios 1408/71 y 574/72 aplicables a todos los países del Espacio Económico Europeo y a Suiza, España ha firmado acuerdos sobre seguridad social aplicables a los pescadores con Andorra, Argentina, Australia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Filipinas, Marruecos, México, Paraguay, Perú, Federación de Rusia, Túnez, Ucrania, Uruguay y Venezuela. En cuanto al texto del artículo 27, se trata de dotar de una regulación más extensa y pormenorizada a una materia de crucial importancia en el ámbito del trabajo a bordo de los buques como las prestaciones en materia de seguridad social. Este es el sector con mayor accidentabilidad y tasas de siniestralidad, e ineludiblemente la legislación internacional y nacional debe amparar a estos trabajadores y personas a su cargo, para que dejen de ser trabajadores de tercera categoría. Al menos debería asimilárselos al resto de la gente de mar, dotándolos de una regulación basada en los principios contemplados en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Por estas razones, debería suprimirse el texto entre corchetes y sustituirse por el siguiente:

1. Los Miembros deberían asegurarse de que todos los pescadores, y en la medida en que lo prevea la legislación nacional, las personas a su cargo tengan acceso a una protección en materia de seguridad social de conformidad con el presente Convenio, sin que ello menoscabe cualquier situación más favorable a que hace referencia el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

2. Los Miembros se comprometen a adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección social completa de los pescadores. Se entenderá que una protección completa deberá abarcar las siguientes ramas: atención médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez, prestaciones por lesiones profesionales, prestaciones familiares, prestaciones de maternidad, prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivencia.

3. Los Miembros deberán asegurarse de que los pescadores y las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra.

*Estados Unidos.* USCIB: Se recomienda el texto siguiente en el que se fusionan los artículos 27 y 28: «Todo Miembro deberá adoptar leyes, reglamentos u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se aplican a otros trabajadores, siempre que los pescadores contribuyan al fondo nacional de seguridad social del Miembro en las mismas condiciones que los demás trabajadores».

*Finlandia.* La seguridad social para los pescadores independientes es una cuestión que parece problemática ya que la legislación nacional en materia de seguridad y salud en el trabajo no se aplica en el caso de dichos trabajadores. Asimismo, en Finlandia los requisitos en materia de seguridad marítima para los buques están destinados a todos los buques que figuran en el registro marino, lo que equivale a decir que los buques deben ser sometidos a una inspección.

*Francia.* A este respecto ha de tenerse en cuenta la amplia gama de situaciones nacionales que existe, ya que si las disposiciones son demasiado entorpecedoras o detalladas, la ratificación general se vería obstaculizada. Por otro lado, parece necesario afirmar la responsabilidad del Estado de abanderamiento y, en particular, sentar el principio de que dicho Estado debería proporcionar una cobertura en materia de seguridad social a los pescadores que residen en su territorio; sin embargo, una cláusula debería dejar espacio para excepciones en los casos en que funcionen sistemas regionales de integración. En lo referente a los países que no poseen sino sistemas incompletos, debería retenerse el principio de la cobertura progresiva y por etapas sucesivas.

*Japón.* Según el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, los Miembros han de proporcionar protección en materia de seguridad social a toda la gente de mar que reside normalmente en su territorio, con independencia de su nacionalidad. Por consiguiente, sería apropiado añadir las palabras «que residen normalmente en su territorio» después de «pescadores», y «que residen en su territorio» después de «trabajadores».

*Noruega.* Sería necesaria una aclaración sobre las implicaciones de esta propuesta. El sistema de seguridad social noruego no trata a los pescadores de manera diferente con respecto a «otros trabajadores», ya que son los propios pescadores los que finan-

cion las prestaciones de desempleo, enfermedad y muchas otras prestaciones relacionadas con la seguridad mediante un sistema de pago de una «cuota por producto» en función del valor de las capturas. La cuantía de las prestaciones depende de esta «cuota por producto» y hoy el sistema concede ciertos derechos a los pescadores, que no son idénticos a los que gozan las personas a las que se aplica el Régimen Nacional de Seguridad Social. Actualmente se está examinando la posibilidad de cambiar la condición de los pescadores respecto del sistema de seguridad social, pero aún no se ha llegado a una conclusión final. En consecuencia, el presente artículo resulta difícil de aceptar, pero Noruega pretende buscar una solución teniendo en cuenta lo antes mencionado.

*Nueva Zelanda.* Se apoya el texto propuesto.

*Países Bajos.* Los Miembros deberían estar obligados a proteger a los pescadores contra todos los riesgos enumerados en el Convenio núm. 102. Asimismo, es preciso que se estipulen explícitamente las responsabilidades del Estado de abanderamiento y del Estado de residencia, en caso de que no coincidan. Por último, durante la redacción del Convenio núm. 102 se decidió que la gente de mar y los pescadores quedarían fuera de su ámbito de aplicación, puesto que sus condiciones de trabajo requieren un sistema altamente especializado de protección. Esta cuestión fue incluida en una sección aparte del presente proyecto titulada «protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo» (artículo 29). No obstante, la seguridad social, tal como está definida en el Convenio núm. 102, incluye «la enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo» que, según la terminología del Convenio, se ha dado en llamar «caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional». Por consiguiente, es aconsejable integrar el actual artículo 29 en la sección sobre la seguridad social. Por las razones antes mencionadas, los artículos 27, 28 y 29 deberían sustituirse por los artículos siguientes:

#### *Artículo 27*

1. Los miembros adoptarán medidas, teniendo en cuenta sus circunstancias nacionales, encaminadas a conseguir de manera progresiva una protección global en materia de seguridad social para la gente de mar que reside en su territorio.

2. La protección mencionada en el párrafo 1 deberá incluir: asistencia médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez, prestaciones familiares, prestaciones de maternidad, prestaciones de invalidez y prestaciones de supervivientes.

#### *Artículo 28*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 27, el Miembro cuya bandera el buque enarbola adoptará medidas a fin de otorgar a los pescadores, con independencia de su lugar de residencia, una protección en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional, de conformidad con la legislación, los reglamentos y las prácticas nacionales.

---

*Artículo 29*

Al efectuarse la ratificación, la protección que ha de proporcionar el Miembro con arreglo al párrafo 1 del artículo 27 deberá incluir al menos dos de las ocho ramas que figuran en el párrafo 2 del artículo 27.

*Portugal.* En Portugal a la gente de mar registrada que trabaja en el sector pesquero, como en el caso de la gente de mar que trabaja en el sector comercial marítimo, se le aplica el régimen especial para los trabajadores empleados. Este régimen también cubre a los pescadores locales y costeros, quienes están sujetos a un sistema especial de contribuciones: mientras que los pescadores que trabajan en el sector de la pesca industrial pagan un 29 por ciento de impuestos sobre los ingresos indirectos, los pescadores locales y costeros abonan un 10 por ciento del precio de subasta de sus capturas. En cuanto a la seguridad social para la tercera edad, los pescadores están sujetos a un régimen especial que adelanta la edad a la cual tienen acceso a las prestaciones correspondientes calculadas según las reglas del régimen general. Con independencia de los acuerdos bilaterales existentes con otros países, a fin de garantizar que los trabajadores nacionales — y sus respectivas familias — que no están cubiertos por dichos acuerdos y trabajan a bordo de buques que pertenecen a empresas extranjeras no queden fuera de la red de seguridad social, la legislación portuguesa les permite aportar contribuciones voluntarias a la seguridad social y, de esta manera, estar cubiertos por el sistema de seguridad social, si así lo desearan.

*Sudáfrica.* En lo que atañe a la seguridad social, cabe destacar que los Estados Miembros se encuentran en distintos niveles de desarrollo, y que la prestación de la seguridad social supone diferentes normas en cada uno de ellos. La obligación expresada por el enunciado «Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores tienen derecho ... protección de la seguridad social ...» representa una carga indebida para los Estados Miembros que no cuentan con una amplia red de seguridad social.

*Túnez.* En Túnez los pescadores que trabajan en buques de pesca de 30 toneladas o más están cubiertos por el sistema general de seguridad social.

*Ucrania.* Esta disposición refuerza la protección de los pescadores que trabajan fuera de su propio país para un empleador extranjero. Estos pescadores deberían tener la posibilidad de recibir una protección social en su propio país, con independencia de las garantías sociales disponibles en el país del empleador o del Estado de abanderamiento (que se analizan en el presente artículo). Dicho mecanismo podría aplicarse con la participación voluntaria de los pescadores en el seguro social estatal.

*Unión Europea.* Se considera positiva la inclusión de disposiciones en materia de seguridad social en un instrumento global. El Reglamento Comunitario 1408/71 relativo a la coordinación de los regímenes de seguridad social no constituye una norma mínima, sino que estipula las reglas aplicables en materia de seguridad social en caso de movilidad de trabajadores comunitarios o trabajadores de terceros países que residen legalmente en un Estado miembro de la UE. Su principio básico es la aplicación de las disposiciones en materia de seguridad social del país donde la persona trabaja (Estado de abanderamiento). Todo texto de la OIT en que se aborde directa o indirectamente la cuestión de la legislación aplicable en materia de seguridad social debería

estar en conformidad con las leyes de la UE o incluir enunciados similares a los del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (norma A4.5, párrafo 4), con el objeto de garantizar su compatibilidad con la legislación de la UE sobre la libre circulación de los trabajadores y la seguridad social.

#### *Artículo 28*

Por lo que respecta a los principios de igualdad de trato y al mantenimiento de los derechos a la protección de la seguridad social, todo Miembro deberá adoptar medidas que tengan en cuenta la situación de los pescadores que no son nacionales.

#### *Observaciones sobre el artículo 28*

*España.* En una industria tan globalizada como la marítima en general, y la de la pesca en particular, cada vez es más frecuente la situación consistente en la prestación de servicios en barcos bajo diferentes pabellones, utilizándose en los mismos tripulaciones de todos los lugares del mundo. Por lo tanto, se hace preciso que la legislación se adapte a estas situaciones, evitando tratos discriminatorios de los pescadores en razón de su nacionalidad, en un doble sentido: i) aplicación de las mismas prestaciones en materia de seguridad social independientemente de la nacionalidad del pescador, y ii) conservación de los derechos en materia de seguridad social adquiridos o en trámite de adquisición, independientemente del pabellón del barco donde se presten servicios. Por lo tanto, debería añadirse un segundo párrafo redactado de la siguiente manera: «En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los Miembros deberán cooperar, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales o mediante otros acuerdos para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, adquiridos o en curso de adquisición de todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia».

*Estados Unidos.* USCIB: En virtud de la enmienda propuesta en relación con el artículo 27, debería suprimirse el presente artículo.

*Francia.* La cuestión de la coordinación y la continuidad de la adquisición de los derechos de protección en materia de seguridad social es sumamente importante. Por ello, en el convenio debería incorporarse una disposición por la que se fomente la cooperación internacional, en particular mediante convenios bilaterales. Asimismo, deberían complementarse las disposiciones del presente artículo para abarcar la cuestión del país de residencia de los pescadores que no son nacionales.

*Japón.* Sería aconsejable suprimir este artículo ya que, en concreto, no queda claro el significado de las expresiones «principios de igualdad de trato» y «tengan en cuenta la situación de los pescadores que no son nacionales».

*Nueva Zelanda.* Debería aclararse lo que se pretende expresar con «adoptar medidas que tengan en cuenta la situación de los pescadores que no son nacionales». En lo referente a la cuestión de la seguridad social, sería desacertado tratar a los pescadores que no son nacionales de un modo más favorable que al resto de los trabajadores que

no son nacionales. A título de aclaración, se sugiere añadir el texto siguiente, similar al del artículo 27, al final del presente artículo: «... la situación de los pescadores que no son nacionales, en condiciones no menos favorables que las que se aplican a otros trabajadores que no son nacionales».

*Sudáfrica.* El Gobierno refrenda el principio de igualdad respecto de la red de seguridad social. Sin embargo, esto debería decidirse en el marco de las leyes y reglamentos nacionales.

#### PROTECCIÓN EN CASO DE ENFERMEDAD, LESIÓN O MUERTE RELACIONADAS CON EL TRABAJO

##### *Artículo 29*

1. Todo Miembro deberá tomar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionada con el trabajo; dicha protección deberá determinarse de conformidad con la legislación y la práctica nacionales.

2. En caso de lesión por accidente de trabajo o enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a:

- a) una atención médica especializada, y
- b) la indemnización correspondiente, según la legislación nacional.

3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a la que se hace referencia en el párrafo 1 anterior puede 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.

##### *Observaciones sobre el artículo 29*

*Francia.* La protección en caso de accidente o enfermedad relacionados con el trabajo es un imperativo de suma importancia. La profesión de pescador, dondequiera que se practique, es tan peligrosa que su protección es lo que debe primar ante todo. Por consiguiente, la protección frente a accidentes o enfermedades relacionados con el trabajo debe ser obligatoria, tal como se establece en este artículo.

#### PARTE VII. REQUISITOS ADICIONALES PARA BUQUES DE [...] O MÁS METROS DE ESLORA

##### *Artículo 30*

[Tomando en consideración el número de pescadores embarcados, la zona de operaciones y la duración del viaje, un Miembro puede, previa celebración de consultas, excluir de la aplicación de los requisitos adicionales a los buques de que se trate.]<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Este texto será preparado por la Oficina con miras a su examen por la Conferencia.

*Observaciones sobre el artículo 30*

*Argentina.* Se apoya la existencia de una sección específica para los buques de mayor tamaño. Cabe destacar que, en el caso de Argentina, ello adquiere una relevancia significativa dado que la casi totalidad de los aproximadamente 13.000 trabajadores marítimos de la pesca se desempeñan a bordo de buques pesqueros industriales. Asimismo, la CATT sugiere que la sección propuesta por la Oficina con requisitos adicionales para buques de una determinada eslora sea aplicable a buques de eslora igual o superior a 15 metros, y que se contemple una sección adicional para los buques de 24 o más metros de eslora, que son aquellos que podrían llegar a efectuar operaciones de pesca internacionales, ya sea en aguas distantes y/o en áreas correspondientes a puertos extranjeros. Entre los requisitos adicionales que dichas secciones deberían contener se encuentran, entre otros, algunas cuestiones concernientes al examen médico, a la formación y titulación, a las dotaciones y horas de descanso, al alojamiento y a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, la atención médica y la seguridad social.

*Australia.* Como complemento del comentario general, sin lugar a dudas estas disposiciones deberían aplicarse a todo buque pesquero de más de 500 toneladas brutas, por ejemplo, a los que miden aproximadamente más de 50 metros de eslora, y a todo buque factoría que transporte a trabajadores que realizan actividades de procesamiento que no están relacionadas con la pesca. Este límite inferior puede establecerse también por el tamaño determinado en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

*Bélgica.* Si en los textos propuestos se establecen diferencias en función del tamaño de los buques para la aplicación de las disposiciones, o se determinan medidas adicionales para los buques pesqueros de gran tamaño, sería preferible que la clasificación estuviera subdividida en buques de hasta 15 metros de eslora, de 15 metros o más, y de 24 metros o más. Estos límites ya fueron enunciados en junio de 2004 en la CIT y corresponden a la legislación pertinente de la UE. No obstante, estas diferenciaciones sólo parecen adecuadas para la aplicación de las disposiciones que atañen al alojamiento y la alimentación, es decir, principalmente para el anexo II. Todas las demás disposiciones deberían aplicarse de la misma manera a todos los pescadores, sin distinción alguna e independientemente del tamaño del buque en que estén empleados.

CCE: Lo mismo que la respuesta que antecede.

*Brasil.* Debería retenerse el texto de esta disposición y deberían establecerse requisitos adicionales para los buques de más de 24,4 metros de eslora.

*Canadá.* Puede que sea apropiado determinar requisitos adicionales en cuanto al alojamiento y otras prestaciones conexas en el caso de los buques grandes. La longitud de los buques no debería utilizarse como criterio para establecer requisitos adicionales en las siguientes esferas: edad mínima para el empleo, examen médico, dotación y horas de descanso, acuerdos de trabajo de los pescadores, derechos de repatriación, contratación y colocación, pago de salarios, atención médica, seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes. Las disposiciones apropiadas del convenio y de la recomendación que aborden dichas cuestiones deberían ser aplicables a *todos* los buques, con independencia de su tamaño.

*Chipre.* OEB: La organización de empleadores expresa su descontento por el hecho de que el Gobierno haya aceptado ampliamente la petición de los trabajadores

de incluir el principio de la categorización de los buques pesqueros y, por consiguiente, la aplicación de diferentes condiciones en función de los buques en cuestión, según cada caso. La organización espera que, durante las deliberaciones venideras, un mayor número de gobiernos se alineen con la postura de los empleadores a fin de crear un instrumento general de amplia aplicación en el que se contemplen las condiciones de trabajo en el sector pesquero, independientemente del tamaño del buque.

*Estados Unidos.* USCIB: Este artículo debería suprimirse. Con este convenio actualizado se pretende atender las necesidades que aún quedan por satisfacer de la mayoría de los pescadores del mundo: condiciones de trabajo decentes, una atención médica apropiada, el acceso a los beneficios sociales existentes y la protección en materia de seguridad y salud con una supervisión internacional. Los requisitos adicionales para los buques de distintas longitudes, tonelajes y número de tripulantes no harán sino complicar la situación, lo que, en lugar de propiciar la ratificación, creará barreras para ello. En muchos países desarrollados la industria pesquera está altamente reglamentada y las categorías de buques a partir de las que se han establecido las normas fueron definiéndose a lo largo de un proceso histórico y progresivo. El establecimiento de normas superiores mediante una clasificación arbitraria de buques no favorecerá a las condiciones de seguridad y de trabajo de los pescadores, sino que creará una burocracia de normas yuxtapuestas imposibles de cumplir.

*Francia.* MEDEF: La categorización de los buques pesqueros por tamaño u otros criterios podría disminuir considerablemente el impacto de este instrumento internacional y el interés por el mismo. Parece esencial asegurarse de que este convenio tenga un amplio ámbito de aplicación.

*Noruega.* Los buques para los que se podrían establecer requisitos adicionales son los que miden entre 15 y 24 metros de eslora. El artículo 18 debería establecer la base para los requisitos adicionales, y debería incorporarse al artículo 30, en lugar de que existan dos artículos por separado. Por ejemplo, una disposición sobre repatriación podría estar redactada de la manera siguiente: «Los pescadores deberán tener el derecho a ser repatriados, sin incurrir ellos mismos en gastos, a un destino especificado en sus acuerdos de trabajo o acuerdos de negociación colectiva si su empleo expirase al encontrarse en el extranjero». Deberían emitirse documentos de identidad destinados a los pescadores, puesto que la entrada en vigor del Código PBIP produjo el efecto de que, aunque los buques pesqueros no estén comprendidos en sí, los pescadores han de tener un documento de identidad al amarrar en los puertos en que tiene vigencia dicho Código; sin embargo, no debería hacerse referencia a ningún convenio específico. Además, se propone que el límite mínimo de edad para los grandes buques sea de 16 años, en lugar de que se aplique el artículo 9. En cuanto a la seguridad y la salud en el trabajo, el párrafo 24 de la recomendación propuesta, que se refiere a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, debe volverse obligatorio para los buques que emprendan viajes internacionales/buques dedicados a la navegación marítima de 24 metros de eslora o más. Asimismo, los buques de grandes dimensiones deberían contar con comités paritarios a bordo (véase el comentario sobre el artículo 26).

*Nueva Zelandia.* La impresión que se tiene al leer el artículo es que se ofrecen más posibilidades de «imponer» que de «excluir» requisitos adicionales para los buques de

que se trate, puesto que ya se tiene en cuenta el número de tripulantes, la zona de operación y la distancia recorrida en la travesía. Nueva Zelanda no tiene sugerencias que proponer sobre requisitos adicionales y no puede, por lo tanto, recomendar una longitud determinada del buque.

*Reino Unido.* El Reino Unido apoya el principio de la inclusión de disposiciones adicionales destinadas a los buques grandes.

*Unión Europea.* Cabe señalar que la mayoría de las Directivas de la UE en materia de seguridad y salud en el trabajo son aplicables al sector pesquero con independencia del tamaño de los buques, como la Directiva Marco 89/391/CEE, la Directiva 89/655/CEE relativa al «equipo de trabajo», la Directiva 89/656/CEE relativa a los «equipos de protección individual», la Directiva 90/269/CEE relativa a la «manipulación manual», la Directiva 92/58/CEE relativa a la «señalización de seguridad», la Directiva 2003/10/CE relativa al «ruido», la Directiva 2002/44/CE relativa a las «vibraciones» y la Recomendación 2003/670/CE que contiene una «lista de enfermedades profesionales». Asimismo, cualquier nuevo texto que elabore la OIT sobre esta cuestión debería analizarse en el contexto de las implicaciones posibles para el PROT 1993 PESQUEROS, la Directiva 97/70/CE del Consejo tal como fue enmendada, y la Directiva 93/103/CE del Consejo relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Las disposiciones relativas a la atención médica que no estén cubiertas por la Directiva 92/29/CEE del Consejo pero que sean compatibles con la misma no plantearían problemas. En lo referente a la seguridad y la salud en el trabajo y a la prevención de accidentes, sería aconsejable aclarar cuáles son las responsabilidades de los individuos a bordo y las cuestiones de prevención en relación con la Directiva 93/103/CEE del Consejo, dado que es importante que no se transfiera a terceros la responsabilidad del propietario del buque en cuanto a la seguridad y la salud en el trabajo. Debería evitarse toda incompatibilidad seria con la Directiva 2000/34/CE del Consejo sobre el tiempo de trabajo y las horas de descanso, la Directiva 94/33/CE del Consejo sobre la edad mínima o la Directiva 91/533/CE del Consejo relativa a la información del trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral. Para concluir, cabe señalar que la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea podría constituir una guía útil para cuestiones como la contratación y la colocación, el acceso a estos servicios de las personas que buscan un empleo, y posiblemente también para otras cuestiones.

## PARTE VIII. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

### *Artículo 31*

Todo Miembro deberá ejercer una jurisdicción y un control efectivos sobre los buques que enarbolan su bandera, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de las normas del Convenio, que habrá de incluir, según proceda: inspecciones, presentación de informes, supervisión, y aplicación de sanciones y medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.

*Observaciones sobre el artículo 31*

*Canadá.* CEC: La elaboración y la observancia de nuevas disposiciones legislativas, políticas y normativas implica altos costos que un servicio público que ya se encuentra sobrecargado no puede simplemente sufragar en el contexto actual de limitaciones presupuestarias. Por lo tanto, sólo deben introducirse nuevos requisitos en el ámbito de que se trate cuando esto sea necesario, y únicamente si los gobiernos pretenden hacerlos cumplir, ya que un cumplimiento irregular crea inestabilidad y falta de equidad en el ámbito nacional. La reglamentación y el cumplimiento insuficientes por parte de otros Estados constituye una cuestión conexas, en el sentido de que los buques pesqueros canadienses no deben colocarse en situación de desventaja competitiva por tener que cumplir requisitos internacionales cuestionables, mientras que los gobiernos de otros países no someten a los competidores que enarbolan banderas extranjeras a la misma severidad en materia de observancia.

*Nueva Zelandia.* Se apoya el texto propuesto, pero el ejercicio de la jurisdicción en Nueva Zelandia tendrá que ser compartido entre dos o tres organismos.

*Artículo 32*

Los buques pesqueros que realicen viajes internacionales deberán someterse a una inspección periódica y documentada de las condiciones de vida y de trabajo a bordo.

*Observaciones sobre el artículo 32*

*Argentina.* Se propone insertar las palabras «nacionales e» entre «viajes» e «internacionales».

*Japón.* El contenido y los métodos de la «inspección periódica y documentada» que han de determinar los Estados de abanderamiento a su debido tiempo debería aclararse en el texto propuesto.

*Noruega.* Las inspecciones periódicas y documentadas de las condiciones de vida y de trabajo a bordo deberían llevarse a cabo a intervalos de no más de tres años. Otra alternativa consistiría en fijar los intervalos de las inspecciones de acuerdo con los requisitos del Convenio TORREMOLINOS 77.

*Túnez.* Tal como lo propuso la Oficina, la frase «que operen a escala internacional» debería reemplazarse por la frase «que realicen viajes internacionales» para que haya una mayor coherencia con otros artículos del Convenio.

*Artículo 33*

1. La autoridad competente nombrará a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del artículo 31.

2. Todo Miembro asumirá la responsabilidad de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques que enarbolan su bandera, con independen-

cia de que esas inspecciones sean realizadas por instituciones públicas o por otros organismos competentes.

### *Observaciones sobre el artículo 33*

*Canadá.* CEC: Véase el comentario sobre el artículo 31.

*China.* Debería enmendarse el párrafo 1 para que quede redactado de la siguiente manera: «La autoridad competente adoptará las medidas apropiadas para cumplir sus responsabilidades en virtud del artículo 31». Deberían ser las autoridades competentes de los distintos países quienes tomen las disposiciones para llevar a cabo las inspecciones, teniendo en cuenta sus condiciones nacionales respectivas.

### *Artículo 34*

1. Si un Miembro que ha ratificado el Convenio recibe una queja o tiene pruebas de que en un buque pesquero que hace escala en uno de sus puertos en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización no se respetan las normas del Convenio una vez que éste haya entrado en vigor, puede enviar un informe al gobierno del país en el cual el buque pesquero está matriculado, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, y puede adoptar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

2. Al adoptar tales medidas, el Miembro informará inmediatamente al representante más próximo del Estado de abanderamiento y, de ser posible, solicitará la presencia de dicho representante; no detendrá ni demorará el buque pesquero sin motivo.

3. A los efectos del presente artículo, el término «queja» se refiere a la información presentada por un pescador, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona que se interese por la seguridad del buque, incluidos los riesgos para la seguridad o la salud de los pescadores.

### *Observaciones sobre el artículo 34*

*Australia.* No se aborda ni quién se encargará del equivalente en el sector pesquero del control por el Estado rector del puerto ni quién costeará esta función; de esta manera, probablemente se haga realidad la hipótesis indeseable de que el sector del transporte comercial de carga deba financiar los gastos de la reglamentación del sector de la pesca. El párrafo 1 podría conducir a la situación en que un Estado rector de un puerto ordene efectuar reparaciones en un buque pesquero para rectificar la falta de navegabilidad del mismo, y sea responsable del pago de los gastos de reparación. En el caso de los buques pesqueros que emprendan viajes internacionales, un mecanismo de control por el Estado rector del puerto, similar al propuesto en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo, podría ser de gran utilidad como instrumento de observancia; dicho mecanismo debería añadirse al convenio.

*China.* A fin de que este artículo pueda ser aceptado y aplicado por la mayor cantidad de países posible, debería eliminarse la última frase del párrafo 1 («y puede adoptar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que

resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud») y la totalidad del párrafo 2. La inclusión de este(os) artículo(s) obligatorio(s) podría dificultar la aplicación del convenio para muchos países subdesarrollados o para los países cuyas normas difieran.

*Francia.* Las disposiciones sobre el control por el Estado rector del puerto deberían limitarse al mecanismo descrito, sin ir más allá del mismo. De hecho, en el sector pesquero, el control por el Estado rector del puerto aún no está estructurado ni reglamentado y, en consecuencia, no comprende garantías comparables a las que existen para los buques comerciales.

*Japón.* Por lo que respecta al párrafo 1, la expresión «las normas del Convenio» debería sustituirse por «las normas del Convenio en relación con la seguridad o la salud».

*Nueva Zelanda.* Se apoya el texto propuesto.

#### Artículo 35

Todo Miembro aplicará el Convenio de tal manera que se asegure de que los buques pesqueros que enarbolan bandera de Estados que no hayan ratificado el Convenio no reciban un trato más favorable que los pesqueros que enarbolan la bandera de Miembros que lo hayan ratificado.

#### Observaciones sobre el artículo 35

*Japón.* La presente disposición sobre el control de los buques que enarbolan la bandera de Estados que no hayan ratificado el convenio es más severa que la disposición correspondiente del convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Habida cuenta de la necesidad de adaptarla a dicho convenio, el presente artículo debería quedar redactado como sigue: «Todo Miembro aplicará el Convenio de tal manera que se asegure que los buques pesqueros que enarbolan bandera de Estados que no hayan ratificado el Convenio no reciban un trato más favorable que los pesqueros que enarbolan la bandera de Miembros que lo hayan ratificado».

#### ANEXO I [DEL CONVENIO]

##### ACUERDO DE TRABAJO DE LOS PESCADORES

El acuerdo de trabajo de los pescadores deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria debido a que esa cuestión ya esté reglamentada de otra manera en las leyes o reglamentos nacionales:

- a) los apellidos y nombres del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- c) el nombre del buque o de los buques pesqueros a bordo del cual o de los cuales se comprometa a servir el interesado;

- d) el viaje o los viajes que deba emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el acuerdo;
- e) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- f) si es posible, el lugar y la fecha en que el interesado tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- g) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente;
- h) 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;
- i) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber:
  - si el acuerdo se ha celebrado por duración definida, la fecha fijada para la expiración del mismo;
  - 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;
  - 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 propietario del buque pesquero que para el pescador;
- j) el seguro que ha de cubrir al pescador en caso de muerte, lesión o enfermedad relacionadas con su trabajo a bordo del buque, y
- k) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

### Observaciones sobre el anexo I

*Bélgica.* En el segundo punto del apartado i) del anexo I se exige que, si el acuerdo de trabajo de los pescadores se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino se estipule en el mismo. Esta disposición es incoherente con la legislación nacional, en virtud de la cual dichos acuerdos se celebran por un «viaje marítimo», expresión definida como «el intervalo de tiempo que transcurre entre el momento en que el buque pesquero abandona un puerto y el momento en que hace escala en otro puerto para descargar el producto de su pesca o por motivos de fuerza mayor». Esta expresión se empleó debido a la dificultad de determinar por anticipado el puerto en que finalizará el viaje y, por consiguiente, el acuerdo, ya que el «puerto de destino» dependerá de las capturas efectuadas durante el viaje, las condiciones meteorológicas, etc. Se sugiere modificar la disposición a fin de poder mantener la reciente legislación nacional sobre el contrato de enrolamiento para la pesca marítima, que ha sido aplicada en colaboración con este sector.

CCE: Lo mismo que la respuesta que antecede.

*Brasil.* El anexo I debería figurar en el cuerpo del convenio.

*España.* Es un derecho del trabajador conocer para quién va a prestar sus servicios, y en definitiva saber quién debe satisfacer sus derechos como contraparte en la relación laboral. Por consiguiente, se deberían añadir las siguientes palabras al final del apartado c): « así como el nombre del armador para el que el pescador va a prestar sus servicios».

*Líbano.* Las disposiciones del anexo I se deberían incluir en el proyecto de recomendación.

*Noruega.* El acuerdo de trabajo de los pescadores sólo incluye a una parte. Se debería rectificar la omisión del empleador.

*Nueva Zelandia.* Véase la observación formulada en relación con el artículo 13.

*Reino Unido.* Sería útil aclarar cuáles son las partes de un contrato de trabajo en aquellas circunstancias en que la tripulación está integrada por pescadores independientes remunerados a la parte.

### **Observaciones relativas al proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 31 de mayo de 2005, en su nonagésima tercera reunión;

Teniendo presente la necesidad de revisar la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920, y la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966;

Habiendo decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo en el sector pesquero, que es el tema del quinto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación que complete el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero (en adelante, «el Convenio»),

adopta, con fecha de junio de dos mil cinco, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005.

#### **PARTE I. CONDICIONES PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS**

##### **PROTECCIÓN DE LOS JÓVENES**

1. Los Miembros deberían establecer los requisitos para la formación previa de las personas de entre 16 y 18 años de edad que trabajen a bordo de buques pesqueros, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales relativos a la formación para el trabajo a bordo de buques pesqueros que incluyan cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, tales como: el trabajo nocturno, las tareas peligrosas, el trabajo con maquinaria peligrosa, la manipulación manual y el transporte de cargas pesadas, el trabajo en altas latitudes, el trabajo por períodos excesivos y otras cuestiones pertinentes determinadas tras una evaluación de los riesgos de que se trate.

#### *Observaciones sobre el párrafo 1*

*Australia.* La adecuación de las disposiciones recomendadas a los Miembros que hayan ratificado el convenio viene determinada por la oferta de módulos de formación

nacionales y su aplicación en los Estados y territorios. Las calificaciones del Módulo de Formación Marítima, aprobado el 29 de agosto de 2001, reflejan las competencias requeridas para las trayectorias profesionales de aquellas personas que trabajan a bordo de buques pesqueros u otros buques marítimos que operan en aguas internacionales o en aguas costeras australianas. Las calificaciones y las unidades de competencia se han diseñado cuidadosamente en colaboración con asesores del sector marítimo, a fin de armonizarlas al máximo con los requisitos y marcos reglamentarios de las distintas autoridades marítimas internacionales, nacionales, estatales y territoriales. En Queensland, algunas de estas calificaciones se obtienen a través de pasantías. En esta provincia, la autoridad estatal responsable de la formación regula los aprendizajes, las pasantías, y la enseñanza y formación profesional, a través del Departamento de Empleo y Formación. Los sistemas actuales contemplan las cuestiones relativas a la protección de los jóvenes, así como a las competencias y la formación.

*Canadá.* Es necesario garantizar la coherencia entre las disposiciones del artículo 9 y los párrafos pertinentes de la recomendación, así como con las disposiciones del Convenio núm. 138.

*Líbano.* Habida cuenta de que sólo los convenios de los que un Estado es parte son vinculantes para dicho país, habría que modificar el párrafo 1 para que rezara: «... teniendo en cuenta los instrumentos internacionales relativos a la formación para el trabajo a bordo de buques pesqueros que incluyan cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, tales como: ... y el transporte de cargas pesadas; podrán consultarse los principios de los convenios internacionales no ratificados».

*Mauricio.* Apoya los párrafos relativos a la protección de los jóvenes.

*Ucrania.* En referencia a lo dispuesto en el artículo 9, este párrafo debería suprimirse para no dar pie al empleo de individuos menores de 18 años en los buques pesqueros.

2. La formación de personas de entre 16 y 18 años de edad podría impartirse mediante un aprendizaje o un programa de formación aprobado, que debería regirse por normas establecidas y supervisadas por la autoridad competente y no debería interferir con la educación general de dichas personas.

### *Observaciones sobre el párrafo 2*

*Australia.* Véase la observación formulada en relación con el párrafo 1.

*Canadá.* Véase la observación formulada en relación con el párrafo 1.

*Ucrania.* En referencia a lo dispuesto en el artículo 9, este párrafo debería suprimirse para no dar pie al empleo de individuos menores de 18 años en los buques pesqueros.

3. Los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar que el equipo de seguridad, salvamento y supervivencia que lleven a bordo los buques pesqueros que transporten a personas menores de 18 años de edad sea apropiado para dichas personas.

*Observaciones sobre el párrafo 3*

*Líbano.* Se propone añadir la frase siguiente al final de este párrafo: «y que se haya impartido a dichas personas la formación necesaria para utilizarlo».

*Ucrania.* Con referencia al artículo 9, este párrafo debería suprimirse para que sea posible emplear a personas menores de 18 años en los buques pesqueros.

## EXAMEN MÉDICO

*Naturaleza del examen médico y contenido del certificado médico*

4. Al determinar la naturaleza del examen, los Miembros deberían tener debidamente en cuenta la edad de la persona que ha de ser examinada y la naturaleza de las tareas que ha de desempeñar.

5. En particular, en el certificado médico se debería hacer constar que la persona no sufre enfermedad alguna que pueda agravarse con el servicio a bordo de un buque pesquero o que la incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

*Observaciones sobre el párrafo 5*

*Sudáfrica.* Si bien resulta implícito, debería añadirse un nuevo párrafo a continuación del párrafo 5: «Un certificado médico expedido por un médico autorizado por la autoridad competente no debería constituir un impedimento para que un candidato pueda obtener un empleo, si el estado de salud indicado en dicho certificado no guarda relación con el trabajo que debe desempeñar el pescador o no se ve agravado por el mismo».

*Certificado médico*

6. El certificado debería llevar la firma de un médico autorizado por la autoridad competente.

*Observaciones sobre el párrafo 6*

*Noruega.* Véase la observación formulada en relación con el artículo 10.

*Período de validez del certificado médico*

7. Cuando se trate de personas menores de 21 años de edad, el certificado médico debería ser válido durante un período no superior a un año contado a partir de la fecha en que fue expedido.

*Observaciones sobre el párrafo 7*

*Canadá.* La autoridad competente debería determinar, en todos los casos y previa celebración de consultas, el período de validez de un certificado médico.

CEC: El período de validez de los certificados médicos de las personas menores de 21 años debería tratarse del mismo modo que para la tripulación mayor de 21 años, esto es, dejando que la autoridad competente se encargue de estipularlo.

*España.* Si con la medida relativa al período de validez del certificado médico se trata de proteger al colectivo de los jóvenes, por entender que se trata de un grupo especial de riesgo merecedor de una especial preocupación en materia de prevención de riesgos, con el fin de velar por el mantenimiento de su salud e integridad física, el mismo argumento cabría predicar en relación con los trabajadores que han llegado a una determinada edad que, de forma indubitada, los hace entrar en un grupo de riesgo especial, que también ha de ser tomado en consideración, tanto por la salud del individuo afectado como del resto de la tripulación. Por consiguiente, tras la palabra «edad» debería añadirse «o mayores de 55 años».

*Francia.* Sería deseable sustituir las palabras «21 años de edad» por «18 años de edad».

*Líbano.* Se debería añadir una nueva frase al final del párrafo, del siguiente tenor: «En determinadas circunstancias previstas por la legislación nacional, deberían efectuarse otros exámenes médicos además del anual, o definirse intervalos más breves, a fin de garantizar el control efectivo del estado de salud de los jóvenes».

*Noruega.* La Asociación Noruega de Propietarios de Buques Pesqueros desearía armonizar los «requisitos de edad» de los certificados médicos con los límites de edad mencionados en las disposiciones sobre la edad mínima.

8. Cuando se trate de personas mayores de 21 años de edad, la autoridad competente debería determinar el período de validez del certificado médico.

9. Si el período de validez de un certificado médico expira durante una travesía, el certificado debería seguir siendo válido hasta el final de la misma.

#### *Derecho a un recurso administrativo*

10. Deberían adoptarse disposiciones para permitir que cuando se determine, después de un examen médico, que una persona no es apta ya sea para el trabajo a bordo de buques pesqueros o a bordo de ciertos tipos de buques, o para ciertos tipos de trabajo a bordo de buques, la persona interesada pueda solicitar otro examen a un árbitro o árbitros médicos independientes que no tengan relación con el propietario del buque pesquero o con cualquier organización de propietarios de buques pesqueros o de pescadores.

#### *Observaciones sobre el párrafo 10*

*Canadá.* La autoridad competente debería determinar, previa celebración de consultas, el método apropiado de recurso administrativo.

CEC: Si bien podría solicitarse otro examen a un médico independiente, no se acepta el concepto de «árbitro» médico. Los gobiernos deberían determinar el procedimiento o el contenido de los recursos presentados en caso de conflicto entre la tripulación y los propietarios u operadores de buques.

*España.* Se debería eliminar el texto a partir de la palabra «interesada», sustituyéndolo por «, que no esté conforme, pueda acudir a un procedimiento objetivo e imparcial de solución de conflictos». Véase la observación formulada en relación con el artículo 11.

*Noruega.* Véase la observación formulada en relación con el artículo 11.

#### *Directrices internacionales*

11. Las autoridades competentes deberían tener en cuenta las directrices internacionales relativas a los exámenes médicos y de aptitud física de las personas que trabajan en el mar, tales como las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

#### *Medidas especiales*

12. En el caso de los pescadores que estén exentos de la aplicación de las disposiciones del Convenio relativas al examen médico, la autoridad competente debería adoptar medidas alternativas adecuadas para efectuar una vigilancia de la salud a efectos de la seguridad y salud en el trabajo.

#### *Observaciones sobre el párrafo 12*

*Líbano.* Véase la observación formulada en relación con el artículo 10.

#### COMPETENCIA Y FORMACIÓN

13. Los Miembros deberían:

- a) velar por que las competencias exigidas a los capitanes o patrones, a los segundos de a bordo, a los maquinistas y a otras personas que trabajen a bordo de buques pesqueros tengan en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la formación y las competencias de los pescadores;
- b) abordar, por lo que se refiere a la formación profesional de los pescadores, las siguientes cuestiones: planificación y administración nacionales, incluida la coordinación; financiación y normas de formación; programas de formación, con inclusión de formación preprofesional y cursos breves para los pescadores en actividad; métodos de formación y cooperación internacional, y
- c) velar por que no haya discriminación en el acceso a la formación.

#### *Observaciones sobre el párrafo 13*

*Argentina.* En el presente párrafo se establece que deberían tenerse en cuenta las normas internacionales relativas a la formación y las competencias de los pescadores. Sin embargo, el Convenio STCW-F ha sido únicamente ratificado por cuatro países, y no ha alcanzado por ende la cantidad de miembros signatarios necesarios

para entrar en vigor. Por tanto, debería tratarse de una disposición obligatoria, y se debería complementar el texto de la misma para que, en el caso de no encontrarse vigentes normas internacionales en este punto, deban tenerse en cuenta las normas nacionales. El lugar de inclusión adecuado para dicha disposición obligatoria sería después del artículo 11.

*Australia.* Véase el comentario sobre el párrafo 1.

*Líbano.* Debería aclararse el significado de la expresión «planificación y administración nacionales» del apartado b). Asimismo, se debería examinar de nuevo el contenido de este apartado a fin de permitir que la formación se organice a diferentes niveles para las diferentes funciones de los pescadores.

## PARTE II. CONDICIONES DE SERVICIO

### RELACIÓN DE SERVICIOS

14. Al término de cada viaje, la relación de servicios que corresponda a dicho viaje debería ser puesta a disposición de cada pescador interesado o inscrita en su libreta profesional.

#### *Observaciones sobre el párrafo 14*

*Canadá.* CEC: Si bien podría proporcionarse la relación de servicios en relación con el pago por los servicios, no debería exigirse a la industria que lleve un registro de los servicios prestados por los pescadores contratados en sus buques.

*Francia.* Véase el comentario sobre el artículo 14. Este párrafo se refiere a la relación de los servicios prestados. Dado que no se explica la naturaleza de dicha relación de servicios, habría que definirla o bien hacer referencia a la misma y añadir «u otro documento».

### MEDIDAS ESPECIALES

15. En el caso de los pescadores excluidos del ámbito de aplicación del Convenio, la autoridad competente debería adoptar medidas para proporcionar una protección adecuada con respecto a sus condiciones de trabajo y medios para la solución de conflictos.

## PARTE III. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y SEGURIDAD SOCIAL

### ATENCIÓN MÉDICA A BORDO

16. La autoridad competente debería establecer la lista de suministros y equipo médicos, inclusive artículos de protección sanitaria para mujeres y recipientes discretos y ecológicos para la eliminación de desechos, que deben llevarse a bordo de los buques pesqueros; dichos suministros y equipo deben ser apropiados en relación con los riesgos que se corran.

*Observaciones sobre el párrafo 16*

*IMHA*: Debería añadirse que las instrucciones que acompañan a los suministros y el equipo médicos deberían tener el formato establecido en la *Guía médica internacional de a bordo*, de la OIT, la OMI y la OMS, cuya tercera edición está preparándose.

17. Los buques pesqueros que lleven 100 o más pescadores a bordo y que normalmente hagan travesías internacionales de más de tres días de duración deberían llevar un médico calificado a bordo.

*Observaciones sobre el párrafo 17*

*Estados Unidos*. USCIB: No sería viable desde el punto de vista económico ni práctico emplear un médico calificado que prestase sus servicios a bordo como miembro de la tripulación. Sin embargo, debería haber a bordo un oficial médico calificado con formación avanzada en asistencia médica a bordo cuyo principal cometido consistiese en prestar asistencia médica y administrar medicamentos consultando a un médico habilitado mediante comunicación por radio o satélite las 24 horas del día. El médico al que habría que consultar debería conocer las condiciones existentes en el mar, las exigencias físicas del trabajo realizado y los suministros y el equipo médicos disponibles.

*Líbano*. El número de pescadores a partir del cual se exige que el buque lleve un médico a bordo debería ser menor que 100, especialmente si la presencia de un médico está condicionada también por el hecho de que las travesías sean internacionales y de más de tres días de duración.

*Mauricio*. En la Junta Consultiva del Trabajo, de carácter tripartito, los representantes de los trabajadores sugieren que los buques pesqueros con 50 o más pescadores deberían llevar un médico calificado a bordo.

*Nicaragua*. CTN: Debería modificarse el texto para que diga lo siguiente: «Los buques pesqueros que lleven 50 o más personas y ... deberán llevar un médico calificado a bordo».

*Sudáfrica*. El costo de sufragar atención médica cuando el buque está en travesía durante tres días puede superar el costo de emplear a un médico durante ese período. Es inadmisibles que los pescadores tengan acceso a la atención médica sólo si el buque está en travesía durante más de tres días. Por tanto, se propone que se modifique la presente disposición para que sean dos días.

18. Los pescadores deberían recibir una formación básica en primeros auxilios de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables.

*Observaciones sobre el párrafo 18*

*Líbano*. La presente disposición debería modificarse como sigue: «..., teniendo en cuenta los instrumentos internacionales ratificados por el Estado de que se trate».

19. Debería haber un formulario de informe médico normalizado especialmente diseñado para facilitar el intercambio confidencial entre el buque pesquero y tierra de informaciones médicas y conexas relativas a los pescadores en casos de enfermedad o lesión.

#### SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

20. A fin de contribuir a la mejora continua de la seguridad y la salud de los pescadores, los Miembros deberían contar con programas para la prevención de accidentes a bordo de los buques pesqueros que deberían prever, entre otras cosas, la recopilación y divulgación de material, investigaciones y análisis sobre salud y seguridad en el trabajo.

#### *Observaciones sobre el párrafo 20*

*Canadá.* Debería modificarse la formulación para que diga: «... programas para la prevención de lesiones en el lugar de trabajo y de enfermedades profesionales».

*Líbano.* En lugar de «prevención», debería emplearse el término «evitar», ya que es difícil impedir realmente los accidentes en todas las actividades.

21. Debería señalarse a la atención de todos los pescadores y otras personas a bordo información relativa a riesgos particulares a través de avisos oficiales que contengan instrucciones u orientaciones sobre esos riesgos, o por otros medios apropiados.

22. Al establecer métodos y programas relativos a la seguridad y la salud de los pescadores, la autoridad competente debería tener en cuenta los progresos tecnológicos y los conocimientos en materia de seguridad y salud en el trabajo, así como los instrumentos internacionales pertinentes.

#### *Observaciones sobre el párrafo 22*

*Líbano.* Se propone modificar la disposición como sigue: «..., así como los instrumentos internacionales pertinentes ratificados por el Estado de que se trate».

#### *Especificaciones técnicas*

23. Los Miembros deberían, en la medida en que sea viable y de acuerdo con las condiciones del sector pesquero, examinar las cuestiones siguientes:

- a) navegabilidad y estabilidad de los buques pesqueros;
- b) radiocomunicaciones;
- c) temperatura, ventilación e iluminación de las zonas de trabajo;
- d) mitigación del carácter resbaladizo de las superficies de cubierta;
- e) seguridad de la maquinaria, incluida su protección;
- f) familiarización con el buque de los nuevos pescadores u observadores pesqueros;
- g) equipo de protección personal;
- h) dispositivos de lucha contra incendios y de salvavidas;

- i) carga y descarga del buque;
- j) dispositivos de izado;
- k) equipo de anclaje y amarre;
- l) seguridad y salud en las áreas de alojamiento;
- m) ruidos y vibraciones en las zonas de trabajo;
- n) ergonomía, incluida la relacionada con la disposición de los puestos de trabajo y las operaciones manuales de izado y manipulación de cargas;
- o) equipo y procedimientos para la pesca, manipulación, almacenamiento y procesamiento del pescado y de otros recursos marinos;
- p) aspectos del diseño, construcción y modificación del buque relacionados con la seguridad y la salud en el trabajo;
- q) navegación y maniobra del buque;
- r) materiales peligrosos utilizados a bordo del buque;
- s) seguridad de los medios de acceso y de salida de los buques pesqueros en los puertos;
- t) requisitos especiales en materia de seguridad y salud aplicables a los jóvenes;
- u) prevención de la fatiga, y
- v) otras cuestiones relativas a la seguridad y la salud.

### *Observaciones sobre el párrafo 23*

*Australia.* Sería útil que los Miembros examinasen también la cuestión de los instrumentos de navegación (esto es, cartas náuticas, compases, GPS, etc.) y de los reflectores de radar, y la referencia a los dispositivos salvavidas podría ampliarse para incluir la formación y el equipo, incluidas las RLS.

### *Sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo*

24. 1) Al establecer métodos y programas relativos a la seguridad y la salud en el sector pesquero, las autoridades competentes deberían tener en cuenta todas las directrices internacionales pertinentes relacionadas con los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, con inclusión de las Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo.

2) La evaluación de los riesgos en relación con la pesca debería llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes, y debería incluir:

- a) la evaluación y la gestión de riesgos;
- b) la formación, teniendo presente las disposiciones pertinentes contenidas en el capítulo III del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, y
- c) el adiestramiento de los pescadores a bordo.

3) Para dar efecto a las disposiciones del apartado a) del subpárrafo 2), los Miembros, tras la celebración de consultas, deberían adoptar una legislación u otras medidas que exijan que:

- a) todos los pescadores participen regular y activamente en la mejora de la seguridad y la salud, mediante actividades continuas de identificación de riesgos, evaluación de los mismos y adopción de medidas para hacerles frente, a través de la gestión de la seguridad;

- b) se establezca un sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, que podría incluir una política relativa a la seguridad y la salud en el trabajo, disposiciones sobre la participación de los pescadores, disposiciones relativas a la organización, planificación, aplicación y evaluación del sistema, y medidas para mejorarlo;
- c) se establezca un sistema para facilitar la aplicación de la política y del programa del armador o la entidad pesquera relativos a la seguridad y la salud en el trabajo, y para ofrecer a los pescadores un foro mediante el cual puedan influir en las cuestiones de seguridad y salud.

4) Al elaborar las disposiciones mencionadas en el apartado a) del subpárrafo 2), los Miembros deberían tener en cuenta los posibles instrumentos internacionales pertinentes que se refieran a la evaluación y la gestión de la seguridad.

#### *Observaciones sobre el párrafo 24*

*Líbano.* En la presente disposición se recomienda tener en cuenta todas las directrices internacionales pertinentes (subpárrafo 1)), las disposiciones pertinentes contenidas en el capítulo III del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (subpárrafo 2)) y los posibles instrumentos internacionales pertinentes (subpárrafo 4)). Se espera que no exista obligación en este sentido: el Estado de que se trate debería consultar las disposiciones pertinentes, pero tomarlas en consideración según lo desee.

*Reino Unido.* Debería hacerse referencia a «políticas y programas relativos a la seguridad y la salud en el trabajo», en lugar de a «sistemas de gestión». Esto estaría en consonancia con los requisitos del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo y evitaría la posible interpretación de que se exigen sistemas administrativos especializados.

25. Los Miembros deberían establecer una lista de enfermedades que, según se sabe, son causadas por la exposición a sustancias o a condiciones peligrosas en el sector pesquero.

#### SEGURIDAD SOCIAL

26. 1) Los Miembros deberían adoptar medidas para hacer extensiva progresivamente la protección de la seguridad social a todos los pescadores.

2) A estos efectos, los Miembros deberían mantener informaciones actualizadas sobre:

- a) el porcentaje de pescadores cubiertos;
- b) la gama de contingencias cubiertas, y
- c) el nivel de las prestaciones.

#### *Observaciones sobre el párrafo 26*

*Mauricio.* Apoya los párrafos relativos a la seguridad social.

27. Las prestaciones mencionadas en el artículo 29 del Convenio deberían concederse mientras exista la contingencia.

*Disposiciones comunes*

28. Todo querellante debería tener derecho a interponer un recurso en caso de que se le niegue la prestación o de reclamación sobre la calidad y la cuantía de la misma.

29. Los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar la protección de los pescadores extranjeros, incluso concertando acuerdos a esos efectos.

*Observaciones sobre el párrafo 29*

*Líbano.* La presente disposición debería modificarse como sigue: «Los Miembros deberían considerar la adopción de las medidas necesarias a fin de garantizar la protección de los pescadores extranjeros de conformidad con la legislación nacional». Debería darse al Estado de que se trate la posibilidad de elegir si concierta o no acuerdos a esos efectos.

## PARTE IV. OTRAS DISPOSICIONES

30. Todo Miembro que sea un Estado costero podría exigir, cuando conceda licencias de pesca en su zona económica exclusiva, que los buques pesqueros cumplan con las normas del Convenio.

*Observaciones sobre el párrafo 30*

*Indonesia.* Deberían existir requisitos adicionales para buques de 12 metros de eslora o más, excepto en el caso de los buques que se dediquen a la pesca de subsistencia y a la pesca deportiva.

*Líbano.* La presente disposición parece imponer a los buques pesqueros de los países que no hayan ratificado el convenio la obligación de cumplir las normas contenidas en el mismo. Esto iría contra la libertad de todo Estado de ratificar o no un convenio.

## ANEXO II

## ALOJAMIENTO A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

[En la actualidad este anexo no está adjunto ni al Convenio ni a la Recomendación]

## PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

1. Las disposiciones del presente anexo deberían aplicarse a los buques pesqueros [de más de 24,4 metros de eslora].

2. El presente anexo podría aplicarse a los buques de [entre 13,7 y 24,4 metros de eslora] si la autoridad competente determina, previa consulta, que ello es razonable y posible.

3. Las disposiciones relativas a los siguientes aspectos no se aplican a los buques que normalmente permanecen alejados de su puerto de matrícula durante períodos inferiores a 36 horas y cuya tripulación no vive permanentemente a bordo cuando están en puerto:

- a) iluminación (véase el párrafo 35 *infra*);
- b) dormitorios;
- c) comedores;
- d) instalaciones sanitarias;
- e) enfermería;
- f) armarios para colgar los trajes de hule, y
- g) instalaciones para cocinar.

4. Los buques mencionados en el párrafo 3 *supra* deberían disponer de instalaciones sanitarias adecuadas, así como de comedores, cocinas y lugares de descanso.

5. Las disposiciones de la parte III del presente anexo podrían ser modificadas respecto de cualquier buque si, previa consulta, la autoridad competente considera que las modificaciones que van a efectuarse producirán ventajas que tengan por efecto establecer condiciones que, en su conjunto, no sean menos favorables que las que resultarían de la plena aplicación de las disposiciones del anexo.

## PARTE II. PLANOS Y CONTROL DEL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

6. Antes de comenzar la construcción de un buque pesquero y antes de modificar sustancialmente o reconstruir el alojamiento de la tripulación de un buque ya existente, se deberían someter a la aprobación de la autoridad competente los planos detallados del alojamiento, junto con toda la información pertinente.

7. La autoridad competente debería inspeccionar el buque para cerciorarse de que el alojamiento de la tripulación reúne todas las condiciones exigidas por las leyes, reglamentos u otras medidas en los siguientes casos:

- a) cuando el buque se matricule por primera vez o se matricule de nuevo;
- b) cuando el alojamiento de la tripulación haya sido objeto de una modificación importante o haya sido reconstruido, o
- c) cuando una organización de pescadores reconocida y que represente a toda o parte de la tripulación o bien un número o porcentaje determinado de miembros de la tripulación haya presentado ante la autoridad competente — en la forma prescrita y con la anticipación necesaria para evitar al buque cualquier retraso — una queja en la que se alegue que el alojamiento de la tripulación no es conforme a las disposiciones del presente anexo.

## PARTE III. PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

### NORMAS GENERALES RELATIVAS AL ALOJAMIENTO

8. La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación en relación con otras partes del buque deberían garantizar seguridad suficiente, protección contra la intemperie y el mar, y aislamiento del calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras partes del buque.

9. Todos los espacios destinados al alojamiento de la tripulación deberían estar dotados de salidas de socorro en la medida de lo necesario.

10. Debería hacerse todo lo posible por evitar que haya aberturas directas que comuniquen los dormitorios con las bodegas de pescado o de harina de pescado, las salas de máquinas, las cocinas, el pañol de luces y de pinturas, el pañol de máquinas, el pañol de cubierta y cualquier otro pañol, los tenderos, los cuartos de baño comunes o los retretes. Las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberían estar debidamente contruidos con acero u otro material aprobado y ser estancos al agua y al gas.

11. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores deberían estar convenientemente aislados. Todas las cubiertas de protección de las máquinas y todos los mamparos de contorno de las cocinas y de otros locales que despidan calor deberían estar debidamente aislados siempre que el calor pueda resultar molesto en los compartimentos o pasadizos adyacentes. También se deberían adoptar medidas para proporcionar protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y/o de agua caliente.

12. Los mamparos interiores deberían estar contruidos con un material aprobado que no permita que aniden parásitos.

13. Los dormitorios, comedores, salas de esparcimiento y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberían estar convenientemente aislados para impedir la condensación o el calor excesivo.

14. Cuando sea técnicamente posible, las tuberías maestras de vapor y de escape de los chigres y equipo similar no deberían pasar por el alojamiento de la tripulación ni por los pasadizos que conducen al mismo. Cuando pasen por el alojamiento y los pasadizos mencionados, las tuberías deberían estar debidamente aisladas y recubiertas.

15. Los paneles o vagras interiores deberían ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No debería usarse tablazón con ranuras u orificios ni ningún tipo de construcción que permita que aniden parásitos.

16. La autoridad competente debería decidir en qué medida deberán tomarse disposiciones en la construcción del alojamiento para prevenir incendios o para retrasar su propagación.

17. Los mamparos y techos de los dormitorios y comedores se deberían poder mantener limpios fácilmente y, si se pintan, deberían utilizarse colores claros; no deberían utilizarse baños de cal.

18. La superficie de los mamparos interiores debería renovarse o restaurarse cuando sea necesario.

19. Los materiales y la construcción del piso de los locales destinados al alojamiento de la tripulación deberían ser aprobados, y la superficie de los pisos debería poder limpiarse fácilmente y ser impermeable a la humedad.

20. Los puentes descubiertos situados encima del alojamiento de la tripulación deberían estar revestidos de una capa aislante de madera o de material análogo.

21. Cuando los pisos sean de una materia compuesta, se deberían redondear las juntas con los mamparos para evitar la formación de grietas.

22. Deberían proporcionarse suficientes dispositivos de desagüe.

23. Deberían adoptarse todas las medidas posibles para evitar que las moscas y otros insectos penetren en el alojamiento de la tripulación.

## RUIDO Y VIBRACIONES

24. El ruido y las vibraciones en los espacios destinados al alojamiento no deberían exceder los límites establecidos por la autoridad competente teniendo en cuenta los instrumentos internacionales.

## VENTILACIÓN

25. Los dormitorios y los comedores deberían estar adecuadamente ventilados en función de las condiciones climáticas.

26. El sistema de ventilación debería poder regularse de forma que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y garantice una circulación suficiente de aire en cualquier condición atmosférica y climática.

27. Los buques destinados regularmente a la navegación en los trópicos y en otras regiones de condiciones climáticas similares deberían disponer, en la medida en que lo exijan tales condiciones, tanto de medios mecánicos de ventilación como de ventiladores eléctricos; no obstante, podría emplearse uno solo de estos medios en los lugares donde esto garantice una ventilación satisfactoria.

28. Los buques destinados a la navegación fuera de tales regiones deberían disponer de medios mecánicos de ventilación o de ventiladores eléctricos. La autoridad competente podría exceptuar de esta disposición a los buques que naveguen regularmente en los mares fríos de los hemisferios septentrional o meridional.

29. Debería disponerse de la electricidad necesaria para hacer funcionar los sistemas de ventilación previstos, siempre que sea posible, durante todo el tiempo en que la tripulación esté viviendo o trabajando a bordo y las circunstancias lo requieran.

## CALEFACCIÓN

30. Debería preverse un sistema de calefacción adecuado para el alojamiento de la tripulación en función de las condiciones climáticas.

31. En la medida de lo posible, el sistema de calefacción debería estar en funcionamiento durante todo el tiempo en que la tripulación esté viviendo o trabajando a bordo y las circunstancias lo requieran.

32. El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura del alojamiento de la tripulación se mantenga a un nivel adecuado en las condiciones meteorológicas y climáticas normales en que el buque probablemente se encuentre durante su servicio. La autoridad competente debería establecer la norma que ha de cumplirse a este respecto.

33. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberían estar instalados y, cuando sea necesario, protegidos y provistos de dispositivos de seguridad de forma que se evite el riesgo de incendio y no supongan un peligro o una incomodidad para los ocupantes de los locales.

## ILUMINACIÓN

34. Todos los locales destinados a la tripulación deberían estar suficientemente iluminados. El nivel mínimo de luz natural en los locales de habitación debería permitir que, en un día

claro, una persona cuya vista sea normal pueda leer un periódico corriente en cualquier parte del espacio disponible para circular. Cuando no sea posible disponer de luz natural suficiente, se debería instalar un sistema de iluminación artificial que proporcione el nivel mínimo de luz mencionado.

35. En todos los buques, el alojamiento de la tripulación debería disponer de luz eléctrica en la medida de lo posible. Cuando no haya dos fuentes independientes de electricidad para la iluminación, se debería prever un sistema adicional de iluminación mediante lámparas debidamente construidas o aparatos de iluminación de emergencia.

36. La iluminación artificial debería colocarse de forma que los ocupantes del local obtengan el mayor beneficio posible.

37. Además de la iluminación normal del camarote, cada litera debería disponer de iluminación adecuada para la lectura.

38. Los dormitorios deberían contar además con una luz azulada permanente durante la noche.

#### DORMITORIOS

39. Los dormitorios deberían estar situados en el centro o en la popa del buque. En casos particulares en que cualquier otra ubicación sea imposible o inconveniente debido al tamaño o al tipo de buque o al servicio al que esté destinado, la autoridad competente podría autorizar la ubicación de los dormitorios en la proa del barco, pero nunca delante del mamparo de abordaje.

40. Con exclusión del espacio ocupado por las literas y los armarios, la superficie por ocupante en los dormitorios no debería ser inferior a los siguientes parámetros:

- a) en buques con una eslora igual o superior a [13,7] metros e inferior a [19,8] metros: [0,5] metros cuadrados;
- b) en buques con una eslora igual o superior a [19,8] metros e inferior a [26,8] metros: [0,75] metros cuadrados;
- c) en buques con una eslora igual o superior a [26,8] metros e inferior a [35,1] metros: [0,9] metros cuadrados, y
- d) en buques con una eslora igual o superior a [35,1] metros: [1] metro cuadrado.

41. La altura libre en los dormitorios de la tripulación no debería ser inferior, en lo posible, a 1,90 metros.

42. Debería haber un número suficiente de dormitorios para que cada servicio de la tripulación disponga de uno o varios dormitorios separados.

43. El número máximo de personas autorizadas a ocupar cada dormitorio no debería exceder de los siguientes parámetros:

- a) oficiales: una persona por dormitorio siempre que sea posible, y en ningún caso más de dos;
- b) personal subalterno: dos o tres personas por dormitorio siempre que sea posible; en ningún caso más de:
  - i) cuatro personas en los buques con una eslora igual o superior a [35,1] metros;
  - ii) seis personas en los buques con una eslora inferior a [35,1] metros.

44. La autoridad competente podría permitir excepciones a las disposiciones de los dos párrafos precedentes en los casos particulares en que la aplicación de las mismas resulte imposible o inadecuada por el tamaño o el tipo del buque o el servicio al que esté destinado.

45. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio debería estar indicado de forma legible e indeleble en algún lugar fácilmente visible de la habitación.

46. Los miembros de la tripulación deberían disponer de literas individuales de dimensiones adecuadas. Las literas no deberían colocarse una al lado de la otra de forma que para llegar a una de ellas haya que pasar obligatoriamente por encima de la otra.

47. No deberían superponerse más de dos literas; en el caso de que las literas estén colocadas a lo largo de la banda del buque, no se deberían superponer si están situadas debajo de un ventanillo.

48. En caso de literas superpuestas, la litera inferior no debería estar colocada a menos de 0,3 metros del suelo; la litera superior debería estar colocada aproximadamente a media distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo.

49. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberían ser, siempre que sea posible, de 1,90 por 0,68 metros.

50. El armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiere alguna, deberían ser de un material aprobado, duro y liso, que no se corra fácilmente ni permita que aniden parásitos.

51. En caso de que se utilicen armazones tubulares para construir las literas, los tubos deberían estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos.

52. Toda litera debería tener un colchón con resortes de material aprobado o un somier con resortes y un colchón de material aprobado. En el relleno de los colchones no debería utilizarse paja u otro material que permita que aniden parásitos.

53. En el caso de literas superpuestas, se debería colocar debajo de la litera superior un fondo de madera, lona u otro material apropiado que no deje pasar el polvo.

54. Los dormitorios deberían estar diseñados y equipados de forma que se proporcione una comodidad razonable a sus ocupantes y se facilite su limpieza.

55. El mobiliario debería comprender para cada ocupante un armario provisto de un dispositivo de cierre mediante candado y de una barra para colgar la ropa en perchas. La autoridad competente debería velar por que los armarios sean lo más espaciosos posible.

56. Todo dormitorio debería estar provisto de una mesa o un escritorio de modelo fijo, de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número de asientos cómodos que sea necesario.

57. El mobiliario debería estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corra y que no permita que aniden parásitos.

58. El mobiliario debería comprender para cada ocupante un cajón o un espacio equivalente cuya capacidad, siempre que sea posible, no debería ser inferior a 0,056 metros cúbicos.

59. Los ventanillos de los dormitorios deberían estar provistos de cortinas.

60. Los dormitorios deberían estar provistos de un espejo, de pequeñas alacenas para los artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar la ropa.

61. Siempre que sea posible, las literas de los miembros de la tripulación deberían estar distribuidas de forma que las guardias estén separadas y que las personas que trabajan de día no compartan el dormitorio con personas que hagan guardias nocturnas.

## COMEDORES

62. En todos los buques con más de diez tripulantes se deberían instalar comedores separados de los dormitorios. Cuando sea posible, se hará lo mismo en los buques cuya tripulación sea menos numerosa. No obstante, cuando esto no sea posible, el comedor podría combinarse con el dormitorio.

63. En los buques dedicados a la pesca de altura y cuya tripulación supere las 20 personas podría instalarse un comedor separado para el capitán y los oficiales.

64. Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberían ser suficientes para el número de personas que es probable que vayan a utilizarlo al mismo tiempo.

65. Los comedores deberían estar equipados con mesas y asientos aprobados en cantidad suficiente para el número de personas que es probable que vayan a utilizarlos a un mismo tiempo.

66. Los comedores deberían estar lo más cerca posible de la cocina.

67. Cuando no sea posible acceder a las despensas desde los comedores, deberían proporcionarse armarios adecuados para guardar los utensilios de mesa e instalaciones apropiadas para su lavado.

68. La superficie de las mesas y de los asientos debería ser de un material resistente a la humedad, sin grietas y fácil de limpiar.

69. Siempre que sea posible, los comedores deberían diseñarse, amueblarse y equiparse de forma que puedan servir de salas de esparcimiento.

## INSTALACIONES SANITARIAS

70. Todos los buques deberían tener un número suficiente de instalaciones sanitarias con lavabos y bañeras o duchas.

71. Cada servicio debería disponer, siempre que sea posible, de instalaciones sanitarias para todos los miembros de la tripulación que no ocupen habitaciones con instalaciones privadas en la siguiente proporción:

- a) una bañera o ducha por cada ocho personas o menos;
- b) un retrete por cada ocho personas o menos, y
- c) un lavabo por cada seis personas o menos.

72. En todas las instalaciones comunes para el aseo personal se debería disponer de agua dulce caliente y fría, o, a falta de agua caliente, de medios para calentarla. Previa consulta, la autoridad competente podría fijar la cantidad mínima de agua dulce que se debería suministrar por persona y por día.

73. Los lavabos y las bañeras deberían tener un tamaño adecuado y ser de un material aprobado y de superficie lisa que no se agriete, descascare ni corroa.

74. Todos los retretes deberían estar ventilados por medio de una abertura al exterior, que sea independiente de cualquier otra parte del alojamiento.

75. El equipamiento sanitario de los retretes debería ser de un modelo aprobado y estar provisto de una corriente de agua abundante, que funcione en todo momento y pueda controlarse de forma independiente.

76. Las tuberías de aguas servidas y de evacuación deberían tener dimensiones adecuadas y estar construidas de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de obstrucción y se facilite su limpieza. Dichas tuberías no deberían atravesar los depósitos de agua dulce o potable; siempre que sea posible, tampoco deberían pasar por los techos de los comedores o los dormitorios.

77. Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deberían cumplir los siguientes requisitos:

- a) los suelos deberían ser de un material duradero aprobado, de fácil limpieza e impermeable a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los mamparos deberían ser de acero o de cualquier otro material aprobado y ser estancos hasta una altura de por lo menos 0,23 metros a partir del suelo, y
- c) los locales deberían tener iluminación, calefacción y ventilación suficientes.

78. Los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener comunicación directa con los dormitorios ni con ningún pasadizo entre los dormitorios y los retretes que no tenga otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no debería aplicarse a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro. Cuando haya varios retretes en un mismo local, éstos deberían estar separados por medio de tabiques que garanticen su aislamiento.

79. Deberían preverse instalaciones para lavar y secar la ropa en función del número de tripulantes y la duración normal del viaje.

80. Las instalaciones para el lavado de ropa deberían incluir lavaderos adecuados provistos de desagüe, que podrían instalarse en los locales destinados al aseo personal si no es posible instalar una lavandería independiente. Los lavaderos deberían tener un suministro adecuado de agua dulce, tanto caliente como fría, y, a falta de agua caliente, deberían proporcionarse medios para calentarla.

81. Las instalaciones para el secado de la ropa deberían estar ubicadas en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que esté suficientemente ventilado y calentado y provisto de cuerdas u otros medios para tender la ropa.

#### ENFERMERÍA

82. Siempre que sea posible, debería disponerse de un camarote aislado para todo miembro de la tripulación herido o enfermo. En los buques con una eslora igual o superior a 45,7 metros debería haber una enfermería.

#### ARMARIOS PARA COLGAR LOS TRAJES DE HULE

83. Debería instalarse un número suficiente de armarios debidamente aireados para colgar los trajes de hule fuera de los dormitorios, pero en sitios fácilmente accesibles desde ellos.

#### CONDICIONES DE LIMPIEZA Y DE HABITABILIDAD

84. El alojamiento de la tripulación debería mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se debería almacenar en él ninguna mercancía o provisión que no sea propiedad personal de sus ocupantes.

## INSTALACIONES PARA COCINAR

85. Los buques deberían estar provistos del equipamiento necesario para cocinar, el cual debería instalarse, siempre que sea posible, en una cocina separada.

86. La cocina debería tener un tamaño adecuado y estar bien iluminada y ventilada.

87. La cocina debería estar dotada de utensilios de cocina y del número necesario de armarios y anaqueles, así como de fregaderos y escurrer platos de material inoxidable con un desagüe satisfactorio. El suministro de agua potable a la cocina debería efectuarse por medio de tuberías. Cuando el suministro se efectúe a presión, el sistema debería tener un dispositivo de protección contra el reflujo. En los casos en que no se suministre agua caliente a la cocina se debería instalar un aparato para calentarla.

88. La cocina debería estar provista de instalaciones adecuadas para poder preparar en todo momento bebidas calientes para la tripulación.

89. Debería instalarse una despensa de capacidad adecuada que pueda mantenerse seca, fresca y bien ventilada para evitar el deterioro de las provisiones. Cuando sea necesario, deberían instalarse refrigeradores u otros medios de almacenamiento de baja temperatura.

90. Cuando en la cocina se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberían mantenerse en la cubierta expuesta.

## PARTE IV. APLICACIÓN A LOS BUQUES EXISTENTES

91. Las disposiciones del presente anexo deberían aplicarse a los buques pesqueros construidos tras la entrada en vigor del convenio propuesto para el Miembro de que se trate.]

*Observaciones sobre el anexo II*

*Argentina.* Los parámetros relativos a la eslora a que se hace referencia en los párrafos 1 y 2 del anexo deberían rebajarse. En cuanto al párrafo 1, se sugiere cambiar la referencia de los metros de eslora de 24,4 a 15 metros, y dejar abierta la posibilidad en el párrafo 2 de extender la aplicación del anexo a los buques de entre 13,7 y 15 metros de eslora. La CATT coincide en que el anexo II debería aplicarse a los buques de eslora igual o superior a 15 metros. La ACPP desea mantener los límites de la eslora tal como están en los párrafos 1 y 2.

*Australia.* Se apoyan las normas relativas al alojamiento de la tripulación que guardan conformidad con el Convenio núm. 126 de la OIT, dado que abordan muchas de las cuestiones directas e indirectas relativas a los factores humanos, como el ruido y las vibraciones, la ventilación, la calefacción, el alumbrado, los dormitorios, la limpieza, la alimentación y la disponibilidad de bebidas calientes en todo momento. Probablemente, lo que se pretende decir en el párrafo 4 es la expresión «deberán disponer de». El párrafo 63 perpetúa conceptos anticuados de instalaciones separadas para el capitán, los oficiales y la tripulación, que son contrarias a las prácticas modernas en materia de seguridad, que promueven una mayor interrelación entre los miembros de la tripulación para superar barreras sociales y culturales, y que pueden obstaculizar las comunicaciones, lo que puede provocar fallos en la gestión de la seguridad operacional del buque y en la gestión de recursos humanos, y, posiblemente también, incidentes relacionados con la seguridad.

*Bélgica.* Véanse los comentarios sobre el artículo 30.

CCE: Lo mismo que la respuesta que antecede.

*Brasil.* Véanse los comentarios sobre el artículo 22.

*Canadá.* Véanse los comentarios sobre el artículo 22. Las disposiciones relativas al alojamiento deberían aplicarse a los nuevos buques pesqueros.

*Chipre.* OEB: Véanse los comentarios sobre el artículo 20.

*España.* Por el momento, no es recomendable modificar los límites que figuran en el anexo II relativos a la eslora de los buques (párrafos 1 y 2) ni la superficie mínima por ocupante en los dormitorios (párrafo 40), ni el número máximo de personas por dormitorio (párrafo 43), que son los límites actuales establecidos en el Convenio núm. 126, si no se han realizado estudios detallados al respecto, ya que ello puede tener una incidencia importante en las flotas.

FNCP: Si lo que se pretende es reajustar los límites que figuran entre corchetes en los párrafos 1, 2, 40 y 43, debería tenerse en cuenta que dicho reajuste podría afectar muchísimo a las flotas pesqueras. No es recomendable modificarlos sin haber realizado estudios adecuados sobre el tema. Aun cuando las nuevas reglamentaciones relativas a la estructura pudieran dar lugar a la participación del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), las inversiones requeridas no conseguirían que los buques pesqueros fueran más productivos (y si fueran más productivos, no recibirían subvenciones), lo que desanimará al inversor. Por último, el proyecto de legislación nacional determina la reglamentación relativa a la seguridad y la prevención de la contaminación que deben cumplir los buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora y regula el alojamiento de la tripulación — especialmente en lo que respecta a la iluminación, los dormitorios, los comedores, las instalaciones sanitarias, las cocinas, etc. — con disposiciones especiales para buques que normalmente permanecen alejados de su puerto de matrícula durante períodos inferiores a 36 horas. Por consiguiente, toda enmienda que pudiera afectar a este proyecto de legislación debería ser comunicada al sector.

*Japón.* El anexo II, en su totalidad, debería trasladarse a la recomendación. Los Miembros deberían poder aplicar sus disposiciones de manera flexible, sobre la base de sus consultas con las organizaciones de empleadores y de trabajadores representativas. En cuanto a las dimensiones de los buques respecto de las cuales debería aplicarse el anexo II, cada Miembro también debería poder utilizar otras unidades de medida que no fueran la eslora. Al convertir las unidades de medida, debería tenerse en cuenta que los buques japoneses son más estrechos que los europeos, por lo que el tonelaje bruto de los buques europeos suele ser dos o tres veces superior al de los buques japoneses de igual eslora.

*Líbano.* El mejor lugar para ubicar este anexo sería en un anexo a la recomendación. El Sindicato de Pescadores de Beirut y los barrios periféricos indica que las disposiciones generales del Convenio núm. 126 serían apropiadas y viables, pero no podrían aplicarse a los buques nacionales porque los barcos de pesca libaneses no superan los 13 metros de eslora.

*Nicaragua.* CTN: Es esencial que el anexo forme parte del convenio.

*Noruega.* Se propone que las prescripciones del anexo II se apliquen a los buques cuya eslora total sea igual o superior a 24 metros, y que se deje abierta la posibilidad de

que se apliquen a los buques de entre 15 y 24 metros de eslora total. Véanse los comentarios sobre el artículo 22.

*Reino Unido.* El Reino Unido apoya en principio la incorporación de disposiciones adicionales para buques de mayor eslora.

*Unión Europea.* Véanse los comentarios generales sobre el artículo 30. Como las Directivas de la Unión Europea sólo imponen normas mínimas, las disposiciones que no estén previstas en estas Directivas, pero que sean compatibles con ellas, no plantean problemas, como en los casos de las disposiciones relativas a las zonas tropicales (por ejemplo, en lo que concierne a moscas y ventiladores eléctricos), las lavanderías, o los armarios para colgar los trajes de hule. Además, aunque la noción de «comodidad» no se incluye en la legislación pertinente de la Unión Europea, no es contraria a las Directivas que abordan estas cuestiones, ya que podría reflejar el objetivo global del bienestar en el trabajo al que se hace referencia en la Directiva marco sobre salud y seguridad en el trabajo. Aún falta por debatir en el marco del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo la cuestión del ruido y las vibraciones, en particular las referencias a normas internacionales, por lo que los servicios de la Comisión comprenden que las partes interesadas no quieran citar cifras al respecto. El texto de la OIT sobre las instalaciones sanitarias para pescadores enfermos o heridos de que deben disponer todos los buques es compatible con la Directiva 92/29/CEE. Sólo surgen problemas cuando el texto de la OIT establece que los buques de eslora igual o superior a 45,7 metros están obligados a tener una enfermería, ya que la Directiva 92/29/CEE no vincula esta obligación con los metros de eslora, sino con una acumulación de elementos: «[buque ... de] más de 500 toneladas de registro bruto cuya tripulación comprenda 15 trabajadores o más y que efectúe un trayecto de una duración superior a tres días». Deben preverse enmiendas para que las disposiciones mantengan la coherencia con lo que ya está establecido. Las disposiciones relativas a la ventilación son más rigurosas que las de la Directiva 93/103/CEE, que sólo hace referencia a las obligaciones *si* se utiliza una instalación de ventilación mecánica. No obstante, la obligación a que se hace referencia en el párrafo 27 es compatible con la Directiva y podría reflejar acuerdos que ya se aplican en Estados Miembros.

## COMENTARIO DE LA OFICINA

### Observaciones generales

En el presente comentario se tienen en cuenta las respuestas que recibió la Oficina en relación con el Informe V (1), *Trabajo en el sector pesquero*, así como las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero (Ginebra, 13-17 de diciembre de 2004).

A fin de proporcionar asistencia a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, y de proporcionarle una base para sus discusiones, la Oficina preparó un documento titulado *Disposiciones propuestas para el alojamiento, los grandes buques pesqueros y la seguridad social*. Ese documento contenía el texto propuesto, y el comentario correspondiente para:

- la Parte V, Alojamiento y alimentación (disposiciones relativas a todos los buques, incluidos los buques grandes);
- la Parte VII, Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora;
- seguridad social.

El informe de la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, que se adjunta en el apéndice, proporciona un resumen de estas discusiones. El anexo I del apéndice contiene un documento, que fue adoptado por la Reunión, titulado *Disposiciones relativas al alojamiento, los grandes buques pesqueros y la seguridad social propuestas por la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero*. Este documento contiene disposiciones que fueron objeto de consenso y disposiciones que no fueron objeto de consenso en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. El documento no debería leerse por sí solo, ya que en muchos casos no había acuerdo respecto del texto, es decir, que debe leerse conjuntamente con el informe de esa Reunión. Esto es particularmente cierto en el caso de las disposiciones relativas a la nueva Parte VII propuesta relativa a los grandes buques.

Tras la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, la Oficina preparó los textos del proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero y del proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero. Estos textos están incluidos en el Informe V (2B).

Por lo que se refiere a la Parte V, Alojamiento y alimentación, del proyecto de convenio, como resultado de la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero y de las respuestas al Informe V (1), la Oficina preparó versiones revisadas de los artículos de esa parte y de las disposiciones contenidas en el anexo correspondiente (actualmente, anexo III del proyecto de convenio). Las disposiciones del anexo III, Alojamiento a bordo de buques pesqueros, incluyen algunas que están destinadas a todos los buques pesqueros nuevos con cubierta, seguidas por disposiciones relativas a «los buques de eslora igual o superior a [24] metros y arqueo bruto no inferior a [100] toneladas» o, en algunos casos, a «los buques de eslora igual o superior a [45] metros y arqueo bruto no inferior a [500] toneladas». Además, la Reunión examinó y,

en algunos casos, acordó incluir ciertas disposiciones sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros en el proyecto de recomendación. Tal vez cabría señalar que las cifras que figuran en el proyecto de convenio y en el proyecto de recomendación, es decir, «[24] metros», a menudo se han dejado entre corchetes porque no se ha llegado a un acuerdo en cuanto a la cifra que se ha de utilizar. El tema del alojamiento se examina de manera más detallada en el presente comentario de la Oficina.

Por lo que se refiere a la solicitud de formular propuestas para una nueva Parte VII relativa a «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora», en lugar de preparar una parte completamente nueva, la Oficina ha insertado las disposiciones, tema por tema, inmediatamente después de las disposiciones conexas relativas a todos los buques; por ejemplo, las disposiciones adicionales relativas a la atención médica a bordo de buques «de eslora igual o superior a [24] metros o los buques pesqueros que efectúen viajes internacionales» figuran inmediatamente después de las disposiciones relativas a la atención médica para todos los pescadores. La Oficina ha procedido así por varias razones. En primer lugar, esta estructura hará más comprensibles el proyecto de convenio y el proyecto de recomendación. En segundo lugar, permitirá llevar a cabo un debate más eficiente en la Conferencia Internacional del Trabajo, pues de otro modo durante la discusión del texto del proyecto de convenio habría que tratar dos veces cada tema, por ejemplo, la atención médica. En tercer lugar, dará mayor flexibilidad a la Conferencia para determinar, por ejemplo, si las disposiciones aplicables a los grandes buques deberían aplicarse a los grandes buques (por ejemplo, 24 metros o más de eslora), a los buques que efectúan viajes internacionales, a los buques que permanecen en el mar durante un tiempo determinado o que efectúan viajes a una cierta distancia de su puerto de matrícula, o a los buques que combinan cualquiera o todos estos criterios. En los cuadros que aparecen a continuación se indica en qué parte del proyecto de convenio y del proyecto de recomendación se han insertado estas nuevas disposiciones.

### Proyecto de convenio – nuevas disposiciones relativas a los grandes buques

Cuestión	Artículo
Examen médico	Art. 10, 3), Art. 12
Dotación y horas de descanso	Art. 14
Acuerdos de trabajo del pescador	Art. 20, Anexo II (2)
Remuneración de los pescadores	Art. 24
Alojamiento	Anexo III
Atención médica	Art. 30
Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes	Art. 32
Cumplimiento y control de la aplicación	Art. 39

### Proyecto de recomendación – nuevas disposiciones relativas a los grandes buques

Cuestión	Párrafo
Competencia y formación	Párr. 12
Retribución de los pescadores	Párr. 15
Alojamiento	Párrs. 27 y 31
Atención médica a bordo	Párr. 37

En el proyecto de convenio, la Oficina también ha incluido nuevas disposiciones relativas a la repatriación (artículo 21), la contratación y colocación (artículo 22) y la seguridad social (artículos 34 y 35) y, principalmente como resultado de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1), se han introducido importantes cambios en las disposiciones relativas a la aplicación (artículos 39 y 41). También se ha añadido un nuevo anexo (anexo I). En el presente Comentario de la Oficina también se señalan otras adiciones, supresiones y cambios.

### **Comentario sobre el proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero**

#### *Comentario de la Oficina sobre el preámbulo*

En la 92.<sup>a</sup> reunión de la CIT, la Comisión del Sector Pesquero examinó la posibilidad de incluir en el preámbulo una referencia no sólo a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, sino también a los propios convenios fundamentales<sup>1</sup>. La Oficina ha reflejado esta mención en el quinto párrafo del preámbulo.

La Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero examinó, en el contexto de los proyectos de disposiciones relativos a la contratación y colocación, la conveniencia de incluir un párrafo en el preámbulo acerca de la necesidad de proteger y promover los «derechos en el empleo» de los pescadores. La Oficina ha incluido ese párrafo (el octavo párrafo del preámbulo); sin embargo, no ha incluido la palabra «empleo», teniendo en cuenta la naturaleza de la relación de trabajo en gran parte del sector pesquero.

En la 92.<sup>a</sup> reunión de la CIT, la Comisión del Sector Pesquero convino en dejar entre corchetes el apartado *a*) del artículo 18 (al que se hace referencia como punto 28 *a*) de la discusión), en el que se hace referencia a los documentos de identidad<sup>2</sup>. Después de haber suprimido este texto del proyecto de convenio, la Oficina ha incluido una referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en el sexto párrafo del preámbulo.

Como lo propuso un Estado Miembro en su respuesta al Informe V (1), la Oficina ha insertado la frase «seguridad y salud en el trabajo» en el décimo párrafo del preámbulo.

#### PARTE I. DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

##### DEFINICIONES

###### *Artículo 1*

###### *Artículo 1, a)*

Las palabras «ríos y aguas interiores», que aparecen en el apartado *a*) del artículo 1 del proyecto de convenio que figura en el Informe V (1), se han sustituido por «ríos, lagos y canales», a fin de evitar cualquier malentendido en cuanto a su significado.

<sup>1</sup> *Actas Provisionales* núm. 21, CIT, 92.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, 2004, párrafos 267-279.

<sup>2</sup> *Ibíd.*, párrafo 574.

En algunas de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1) se pedía que se diera una definición de la expresión «pesca de subsistencia», que se emplea en la definición de «pesca comercial». La Oficina no ha incluido una definición de este término, pero señala que el glosario de pesca de la FAO ha definido el término «pesca de subsistencia» 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».

*Artículo 1, e)*

En la definición del término «pescador», la Comisión del Sector Pesquero había dejado entre corchetes las palabras «y el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero». Basándose en las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1), la Oficina ha suprimido los corchetes que encerraban estas palabras y ha añadido también las palabras «y los observadores pesqueros».

*Artículo 1, h), iii)*

Se han eliminado los corchetes que encerraban la expresión «50 toneladas». El término, que se utiliza en el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros y su Protocolo, se refiere al peso.

*Artículo 1, l)*

En la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero se convino en que el convenio debería prever la posibilidad de que un Miembro utilizara la eslora total y la eslora (L) como unidad de medición, ya que esto podría resultar más rentable para las autoridades competentes y los propietarios de los buques pesqueros. Así pues, la OIT ha incluido una definición del término «eslora total o máxima» en el apartado l) del artículo 1. Dicha definición es una versión simplificada de la definición utilizada en el artículo 2 del Reglamento (CEE) núm. 2930/86 del Consejo de 22 de septiembre de 1986 por el que se definen las características de los barcos de pesca. El texto completo del artículo 2 del Reglamento dice lo siguiente:

1. La eslora de un barco equivale a su longitud máxima, definida como la distancia medida en línea recta desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa.

A los fines de esta definición:

- a) la proa incluye la estructura estanca del casco, el castillo, la roda y la empavesada delantera, si está fijada, excepto los bauprés y las batrayolas;
- b) la popa incluye la estructura estanca del casco, el peto, el alcázar, la barandilla de la traña, y la empavesada, excepto las batrayolas, los arbotantes (de trinquete), los motores de propulsión, los timones y los aparatos para manejar el timón, así como las escalerillas y las plataformas sumergibles.

La longitud máxima se medirá en metros, con una aproximación de dos decimales.

2. En la reglamentación comunitaria, la longitud entre perpendiculares se define por la distancia medida entre la perpendicular anterior y la perpendicular posterior tal como se definen en el Convenio internacional para la seguridad de los buques pesqueros.

La longitud entre perpendiculares se medirá en metros, con una aproximación de dos decimales.

### Artículo 1, o)

En varias de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1) se pedía que se definiera el término «viaje internacional». La Oficina ha incluido dicha definición, inspirándose, en parte, en la legislación de algunos Estados Miembros. La definición prevista en el apartado o) no limitaría el concepto de viaje internacional a las escalas en los puertos de otro Estado, sino que abarcaría cualquier viaje que se realizara fuera de las aguas de jurisdicción del Estado cuya bandera enarbole el buque.

Sin embargo, la Oficina señala a la atención de la Comisión la respuesta del Canadá en relación con el Informe V (1) en la que pedía que se incluyera el concepto de la duración del viaje en la definición de «viaje internacional». La Oficina no ha incluido este concepto en la definición ya que ello podría restringir la utilización del término «viaje internacional» que aparece en otras partes del convenio, en donde, por ejemplo, se podría combinar con el concepto de duración de un viaje en términos de distancia en millas náuticas, de tiempo o de la zona en la que se desarrollan las operaciones pesqueras. Si la CIT decidiera cambiar la definición que figura en el apartado o), sin duda estimará oportuno tener en cuenta las posibles consecuencias que ello podría entrañar para otras nuevas disposiciones.

El concepto de «pesca en aguas distantes» se discutió en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. La Oficina examinó la utilización de este término junto con disposiciones específicas (normalmente más estrictas) relativas a determinados «buques grandes». La FAO, en *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 1998*, definió el término «producción de la pesca en aguas distantes» como «las capturas obtenidas en las áreas de pesca de la FAO que no son adyacentes al Estado del pabellón de la embarcación». Sin embargo, la Oficina considera que el uso de este término podría plantear problemas, ya que, por ejemplo, requeriría una definición de lo que se entiende por «áreas de pesca», así como una aclaración del término «no son adyacentes». Por consiguiente, la Oficina no ha utilizado el término en el convenio.

## ÁMBITO DE APLICACIÓN

### Artículo 2

Se ha añadido el párrafo 3 para tener en cuenta las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero en relación con la posible ampliación voluntaria, previa celebración de consultas, de la protección prevista en el convenio para los pescadores que trabajan en buques de gran tamaño (esto es, de eslora igual o superior a 24 metros) a los pescadores que trabajan en embarcaciones más pequeñas (esto es, de eslora inferior a 24 metros). Esta es también la primera vez que aparecen en el convenio las palabras «de eslora igual o superior a 24 metros». Como se recordará, en la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia la Comisión del Sector Pesquero decidió, previa votación registrada, que la Oficina debería elaborar una nueva parte VII sobre los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora». La Oficina ha cambiado la formulación de la expresión por «de eslora igual o superior a

[...] metros» para ponerla de conformidad con las disposiciones del Convenio núm. 126, así como con el texto de algunos convenios de la OMI. Sin embargo, el significado sigue siendo el mismo.

### Artículo 5

En la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia, la Comisión del Sector Pesquero había aceptado una enmienda que permitiría a la autoridad competente, previa celebración de consultas, decidir si utiliza otras unidades de medida definidas en el convenio. Esta disposición tiene por objetivo permitir a la autoridad competente utilizar no sólo la eslora, sino también el arqueo bruto como unidad de medida. Como se señaló anteriormente, la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero estuvo en general de acuerdo con la idea de que se permitiera utilizar no sólo la eslora sino también la eslora total, al menos en lo que respecta a las disposiciones relativas al alojamiento de los buques pesqueros, como unidad de medición alternativa. A causa de este cambio, y para garantizar que la flexibilidad que se otorga con la utilización de «otras unidades de medida» se inscribe dentro de unos límites razonables, la Oficina ha creado un nuevo anexo I, en el que se exponen las cifras propuestas de eslora total y de arqueo bruto equivalentes a la eslora, como se utilizan en el proyecto de convenio y sus anexos y en el proyecto de recomendación.

Las cifras correspondientes a la eslora total que se utilizan en el anexo I se basan en las cifras que se propusieron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, y en donde fueron ampliamente aceptadas como equivalentes. Estas cifras se habían obtenido de la información proporcionada por el Reino Unido. Sin embargo, desde la Reunión, la Oficina ha fijado en 26,5 metros de eslora total (frente a los 27 metros de eslora total) la cifra equivalente a 24 metros de eslora (L), sobre la base de una cifra obtenida por la OMI de un muestreo más amplio de buques<sup>3</sup>.

Las cifras utilizadas para el arqueo bruto en el anexo I son estimaciones realizadas por la Oficina después de examinar los datos de la OMI y los datos proporcionados por el Japón a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. Sin embargo, la Oficina observa que la Secretaría de la OMI, tras considerar la cuestión de las correlaciones entre la eslora y el arqueo bruto, ha escrito recientemente: «... se determinó que no era práctico disponer de una cifra aceptable de arqueo bruto que pudiera considerarse equivalente a [una eslora de registro de] 24 metros»<sup>4</sup>. Esto deja abierta la cuestión de si es práctico que en el convenio internacional del trabajo se traten de establecer equivalencias entre eslora y arqueo bruto. Sin embargo, puede que este problema se hubiera planteado porque dichas cifras no figuraban en los instrumentos

<sup>3</sup> En el 93.<sup>er</sup> período de sesiones del Consejo de la OMI (15-19 de noviembre de 2004), documento C93/4/Add.2, titulado *Informe sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos multilaterales respecto de los cuales la Organización ejerce funciones, incluido el Protocolo de Torremolinos de 1993: Examen de las implicaciones jurídicas y prácticas de enmendar las disposiciones para la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993*. En el párrafo 9 del anexo 5 del documento se indica que 24,47 metros de eslora total corresponde a 24 metros de eslora de registro, que coincide con la eslora que se define en el Protocolo de Torremolinos y con la que se prevé en el artículo 1 del proyecto de convenio.

<sup>4</sup> Anexo 5 del C93/4/Add.2 del Consejo de la OMI, véase *supra*.

de la OMI (esto es, en el Protocolo de Torremolinos de 1993) cuando se adoptaron los instrumentos.

La Oficina entiende que para algunos Estados Miembros el arqueo bruto como unidad de medida es un mejor indicador del tamaño del buque. Puede que, en sus países, los buques pesqueros sean, en general, más estrechos que los de otros países, de forma que, por ejemplo, un buque de 24 metros de eslora tendría mucho menos espacio interior (y por lo tanto, un arqueo bruto inferior) que un buque pesquero con una eslora similar en otro país. Esta diferencia incide sobre todo en las disposiciones relativas a cuestiones como el tamaño de los dormitorios en los espacios destinados al alojamiento. Sin embargo, la Oficina considera que esto no tendría tanta importancia para otras cuestiones que no están directamente vinculadas con el espacio interno disponible en un buque. Por esta razón, la Oficina ha propuesto también, en relación con la aplicación de determinados requisitos relativos al espacio interno destinado al alojamiento, que se utilice tanto la eslora como el arqueo bruto<sup>5</sup>. Si se acepta este último enfoque, ya no habría necesidad de proporcionar las cifras equivalentes de arqueo bruto que figuran actualmente en el nuevo anexo I propuesto.

## PARTE II. PRINCIPIOS GENERALES

### APLICACIÓN

#### *Artículo 6*

En su respuesta al Informe V (1), Nueva Zelanda preguntó si los repertorios de recomendaciones prácticas voluntarios se considerarían como «otras medidas». Si el Gobierno de Nueva Zelanda se refiere a los repertorios de recomendaciones prácticas adoptados por la autoridad competente, que se aplicarían a nivel nacional, entonces sí se considerarían como «otras medidas». Si estos repertorios nacionales de recomendaciones prácticas no fueran vinculantes, resultarían insuficientes para garantizar la aplicación del convenio.

### RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES PESQUEROS, LOS CAPITANES O PATRONES Y LOS PESCADORES

#### *Artículo 8*

Teniendo en cuenta una respuesta de Australia al Informe V (1), la Oficina ha incluido el apartado *d*) del párrafo 2 que dice «asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad de la navegación, las normas relativas a la guardia y las normas conexas relativas a la buena marinería», y ha vuelto a redactar el párrafo 4 de la forma siguiente: «Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas y razonables del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud».

---

<sup>5</sup> Véase el comentario de la Oficina en relación con el anexo III sobre el alojamiento a bordo de buques pesqueros en la Parte V. Alojamiento y alimentación.

## PARTE III. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

## EDAD MÍNIMA

*Artículo 9*

Este artículo se ha reformulado teniendo en cuenta las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1), en particular las que piden una mayor coherencia entre el proyecto de convenio y el Convenio núm. 138. El texto de la disposición relativa a los trabajos livianos durante las vacaciones escolares efectuados por jóvenes de 15 años se ha modificado ligeramente sin afectar al contenido.

La Oficina ha formulado propuestas a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero en relación con la prohibición del trabajo nocturno para los menores de 15 años que trabajen en grandes buques pesqueros. Sin embargo, en la Reunión se indicó que estas disposiciones deberían aplicarse a todos los pescadores, independientemente del tamaño del buque, y estos cambios se tienen ahora en cuenta en el párrafo 6.

La Oficina ha incluido un nuevo párrafo 7 para aclarar que este artículo no afectará a ninguna obligación más estricta que haya asumido el Miembro al haber ratificado otras normas internacionales del trabajo, por ejemplo los Convenios núms. 138 y 182. La Oficina señala a la atención la diferencia que existe entre el convenio propuesto y el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, pues este último no prevé la posibilidad de que los menores de 16 años trabajen a bordo de buques comerciales.

## EXAMEN MÉDICO

*Artículo 10*

A raíz de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1), se han suprimido del párrafo 2 las palabras «tradiciones nacionales», por considerarse demasiado vagas.

El párrafo 3 de este artículo se refiere a los buques de más de 24 metros de eslora. Habida cuenta de las discusiones que tuvieron lugar en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, el párrafo prevé que «las exenciones previstas en el párrafo 2 no se aplicarán a las personas que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros o en buques pesqueros que efectúen un viaje internacional o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. Sin embargo, la Oficina entiende que todavía no se ha llegado a un consenso claro en lo que respecta a la inclusión de la disposición en el convenio.

*Artículo 11*

En su respuesta al Informe V (1), España planteó varias cuestiones en relación con el apartado e), incluida la propuesta de que debería incumbir a la legislación nacional determinar los medios de resolver las diferencias. Aunque la Oficina no ha introducido este cambio, si se llegara a aceptar la propuesta de España, se podría trasladar el apartado e) a la recomendación.

### Artículo 12

Este nuevo artículo trata de los buques pesqueros superiores a una eslora que todavía queda por determinar.

En la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero no se llegó a un consenso claro sobre la inclusión del párrafo 1 en el proyecto de convenio o en el proyecto de recomendación.

En lo que respecta al período máximo de validez del certificado médico de un joven, que se prevé en el párrafo 2, la Oficina ha armonizado la edad (18 años) con la utilizada en el artículo 9, teniendo en cuenta una respuesta recibida en relación con el Informe V (1) sobre el proyecto de recomendación.

## PARTE IV. CONDICIONES DE SERVICIO

### DOTACIÓN Y HORAS DE DESCANSO

#### Artículos 13 y 14

En la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero se planteó la cuestión de si el Convenio SOLAS de la OMI exigía a los Estados establecer unos niveles de dotación para la navegación segura de los buques pesqueros, y de si dichos Estados debían exigir a los buques pesqueros que llevaran a bordo documentos en los que se especificara la dotación de seguridad. La Oficina ha querido aclarar esta cuestión.

En la regla 3 (*Excepciones*) de las *Disposiciones generales* del capítulo I del Convenio SOLAS se estipula:

a) Salvo disposición expresa en otro sentido, las presentes reglas no serán aplicables a: ... vi) buques pesqueros.

En la regla 1 (*Ambito de aplicación*) del capítulo V (*Seguridad de la navegación*) del Convenio SOLAS se estipula, en términos generales, que el presente capítulo se aplicará a: «todos los buques en la realización de cualquier viaje». En el párrafo 4 se estipula:

La Administración determinará en qué medida las reglas 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28 no se aplican a las siguientes categorías de buques: ... 3 buques pesqueros.

En la regla 14 (*Dotación de los buques*) del capítulo V (*Seguridad de la navegación*) del Convenio SOLAS se estipula:

1. Los Gobiernos Contratantes se obligan, en relación con los buques de sus respectivos países, a mantener o, si es necesario, adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar, dichos buques llevarán dotación suficiente y competente. [una nota de pie de página remite a los Principios relativos a la dotación de seguridad, adoptados por la Organización mediante la resolución A.890(21), modificada por la resolución A.955(23).]

2. Se entregará a todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I un documento adecuado relativo a la dotación mínima de seguridad, o uno equivalente, expedido por la Administración como prueba de que lleva la dotación mínima de seguridad considerada necesaria para cumplir lo dispuesto en el párrafo 1.

Por lo tanto, se diría que los Estados parte en el Convenio SOLAS deben mantener o adoptar medidas encaminadas a garantizar que los buques pesqueros lleven dotación suficiente y competente, si bien no se les exige proporcionar a estos últimos un documento apropiado en el que se especifique la dotación de seguridad, o un documento equivalente, expedido por la administración.

Se ha incluido el nuevo artículo 14 en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. En esa Reunión no se observó una fuerte oposición al apartado a) del párrafo 1, si bien los empleadores sugirieron que se estudiara la posibilidad de trasladarlo, junto con el resto de la propuesta de la Oficina, a la recomendación. También se mantuvo una discusión, no concluyente, acerca de si una disposición propuesta en relación con los documentos en los que se especificaba la dotación de seguridad debía incluirse en el convenio o en la recomendación. Se debatieron las disposiciones que ahora figuran en el apartado b) del párrafo 1 y en los párrafos 2 y 3, pero, al no llegarse a un acuerdo, se conservó el texto propuesto por la Oficina. Desde entonces, la Oficina ha vuelto a redactar la disposición, a fin de ponerla de conformidad con lo dispuesto en el Convenio núm. 180, en el que se basa en parte.

#### ROL DE TRIPULACIÓN

La sección antes titulada «Acuerdos de trabajo de los pescadores y lista de las personas que se encuentran a bordo» se ha dividido en dos secciones distintas, a saber: «Rol de tripulación» y «Acuerdo de trabajo del pescador». Se han sustituido las palabras del título «Lista de las personas que se encuentran a bordo» por «Rol de tripulación», que se considera un término propio del sector.

#### *Artículo 15*

El propósito de este artículo es abarcar no sólo a los miembros de la tripulación, sino también a los observadores pesqueros y a toda persona que se encuentre a bordo del buque en el momento de zarpar éste.

A raíz de una respuesta dada en relación con el Informe V (1), en la que se pedía dar mayor claridad al artículo, se ha modificado el texto a fin de indicar que esta información deberá entregarse antes del zarpe del buque, o deberá comunicarse en tierra inmediatamente después de dicho zarpe, lo que podría hacerse, por ejemplo, por radio.

Se ha añadido una frase a fin de disponer que «La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información».

#### ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

#### *Artículo 16*

En su respuesta al Informe V (1), una organización de empleadores (USCIB) expresó su preocupación por el hecho de que este artículo pudiera llevar implícito el

requisito de que todos los acuerdos de trabajo se tradujeran al idioma de cada pescador embarcado. Si bien la Oficina señala a la atención esta cuestión práctica, no ha modificado la disposición.

El anexo II, al que se hace referencia en el artículo 16, consta ahora de dos partes, a saber, la parte 1, relativa a los detalles mínimos que deben figurar en el acuerdo de trabajo del pescador, y la parte 2, en la cual se especifican los detalles adicionales que deben figurar en el acuerdo de trabajo del pescador que preste servicios en buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros, o en buques pesqueros que efectúen viajes internacionales.

En la parte 1 del anexo II, la Oficina ha incluido un nuevo apartado *d*), según el cual en el acuerdo de trabajo del pescador deberá figurar «el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador», lo que se había solicitado en las respuestas al Informe V (1).

#### *Artículo 17*

En su respuesta al Informe V (1), una organización de empleadores (Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca) expresó su inquietud de que el apartado *a*) pudiera resultar problemático para el sector pesquero, ya que podría ocasionar retrasos en el zarpe de los buques. Si bien la Oficina señala a la atención esta cuestión práctica, no ha modificado el texto.

En su respuesta al Informe V (1), Nueva Zelanda solicitó que se aclarara cuál era la finalidad del registro que debía conservarse según lo dispuesto en el apartado *b*). La Oficina indica que tal registro puede ser necesario, entre otras cosas, para los trámites tributarios del pescador o para aportar pruebas del tiempo pasado en el mar con el fin de mejorar sus certificados de competencia. Tal y como sugirió Francia, el registro podría mantenerse según distintos métodos, ya se tratara de la tradicional libreta profesional o de un método más actualizado.

#### *Artículo 18*

La Oficina señala que en unas cuantas de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1) se pedían aclaraciones sobre el término «partes interesadas». A este respecto, la Oficina se remite a la discusión de esta cuestión, recogida en el informe de la Comisión del Sector Pesquero<sup>6</sup>.

#### *Artículo 20*

Se ha incluido este nuevo artículo 20 en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, y han sido modificadas a resultados de las opiniones expresadas en esa Reunión, así como por otros motivos que se describen a continuación.

<sup>6</sup> *Actas Provisionales* núm. 21 de la 92.ª reunión de la CIT, Ginebra, 2004, párrafos 519-544.

Durante la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, un experto señaló que no era inusual que los pescadores suscribieran acuerdos con otras partes distintas del propietario del buque pesquero. En el transcurso de la Reunión, se volvió a redactar la disposición a fin de que la responsabilidad de asegurarse de que todo pescador tuviera un acuerdo de trabajo escrito y firmado incumbiera al propietario del buque pesquero, aunque no necesariamente la de firmar el acuerdo, si bien la Oficina no está segura de que el cambio resulte aceptable para todos. Con el fin de garantizar que el pescador sigue estando protegido en caso de incumplimiento por parte de la agencia de contratación y colocación, desde la celebración de la reunión la Oficina incluyó un párrafo nuevo, en virtud del cual la responsabilidad general incumbe al propietario del buque pesquero, aun cuando el acuerdo de trabajo del pescador haya sido suscrito entre éste y una agencia de contratación y colocación.

Tal como se indicó anteriormente, en la parte 2 del anexo II se especifican los detalles adicionales que deben figurar en el acuerdo de trabajo del pescador que preste servicios en buques pesqueros de «eslora igual o superior a [24] metros, o en buques pesqueros que efectúen viajes internacionales». Durante la Reunión, al debatir la cuestión de la dotación y las horas de descanso, el experto gubernamental del Japón señaló que la mejor forma de establecer unas horas fijas de descanso al día sería a través del diálogo social y los acuerdos de trabajo del pescador. La Oficina ha tratado de tomar en consideración esta sugerencia, y ha incluido una disposición al respecto en el apartado e) de la parte 2 del anexo II, que parecía el lugar más indicado para la misma.

#### REPATRIACIÓN

La Oficina señala que en el texto del proyecto de convenio que figura en el Informe V (1) se había incluido una sección titulada «Documentos de identidad, derechos de repatriación y servicios de contratación y colocación». El proyecto de convenio incluye ahora dos secciones distintas, una para la «Repatriación» y otra para la «Contratación y colocación». No se ha incluido ninguna sección titulada «Documentos de identidad», puesto que las disposiciones relativas a esta cuestión han sido suprimidas, habida cuenta de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1). Además, se ha incluido una referencia al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), en el preámbulo.

#### *Artículo 21*

Se ha incluido este nuevo artículo 21 en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, y se basaron en los principales elementos del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23), el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), y las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

Durante la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero se mantuvo una discusión, no concluyente, acerca de si tales disposiciones debían aplicarse a los grandes buques (esto es, los buques de eslora igual o superior a [24] metros), o a los buques que efectuaban viajes internacionales, o a los buques que realizaban viajes a cierta

distancia de su puerto de matrícula (teniendo en cuenta que, en algunos países grandes, un pescador podía precisar ser repatriado de un puerto que, a pesar de hallarse en su país de origen, se encontraba lejos de su hogar o del puerto de embarque), o a una combinación de cualesquiera de estos criterios o de todos ellos. La Oficina no pudo encontrar motivo alguno por el que la protección brindada en virtud de este artículo debiera limitarse a una categoría particular de pescadores y, habida cuenta de la posibilidad de exclusión prevista en el artículo 3, no ha incluido pues ninguno de estos límites en este artículo.

En el párrafo 2 se estipula que el costo de la repatriación será sufragado por el propietario del buque pesquero. La Oficina señala que, tal y como se dispone en los artículos relativos al acuerdo de trabajo del pescador, el pescador puede haber suscrito un acuerdo con una parte distinta del propietario. Sin embargo, este párrafo establecería claramente que la responsabilidad de la repatriación seguiría incumbiendo al propietario del buque pesquero.

#### CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

##### *Artículo 22*

Se ha incluido este nuevo artículo 22 en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, y se basaron en los principales conceptos expuestos en el Convenio núm. 179, así como en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Ahora bien, la discusión celebrada en la Reunión de expertos no fue concluyente.

Al preparar el artículo 22, la Oficina consideró que esta protección no sólo debía aplicarse a los pescadores que trabajaban en buques de gran tamaño o en buques que efectuaban viajes internacionales, sino a todos los pescadores. Sin embargo, es consciente de que algunos de los problemas más graves que se plantean con respecto a esta cuestión afectan a pescadores de buques que navegan en «aguas distantes». Por lo tanto, no ha limitado el ámbito de aplicación de este artículo a una categoría específica de pescadores. La Oficina también ha incluido un nuevo apartado *c*) en el párrafo 3, así como un nuevo párrafo 4, sobre la reglamentación de las agencias de contratación y colocación, que se inspiran en el artículo 4 del Convenio núm. 179. Ello se consideró particularmente importante ya que, en virtud de los cambios propuestos a los artículos relativos al acuerdo de trabajo del pescador, las agencias de contratación y colocación podrían ser parte en el mismo.

#### REMUNERACIÓN DE LOS PESCADORES

##### *Artículo 23*

La Oficina ha introducido cambios en el artículo 23 con el objeto de aclarar el texto, pero no de cambiar su significado. Observa que en algunas de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1) se ha puesto en duda la viabilidad de garan-

tizar el pago regular de un salario a los pescadores, teniendo en cuenta la tradición conforme a la cual la totalidad o una parte de la remuneración que perciben los pescadores está en función de la captura. Sin embargo, la Oficina no ha cambiado el texto, ya que las palabras «a fin de garantizar que los pescadores perciban una remuneración mensual o de otra periodicidad» parece que ya tienen en cuenta este aspecto.

#### Artículo 24

Se ha incluido este nuevo artículo en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. La Oficina ha redactado el artículo de tal forma que se aplica a los «buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros o que ejecutan viajes internacionales». Se ha utilizado la expresión «remuneraciones percibidas» a fin de incluir a los pescadores que son remunerados a la parte.

#### PARTE V. ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

Como se indica en otras partes del presente informe, en la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, la Comisión del Sector Pesquero convino en que se deberían celebrar consultas sobre la cuestión del alojamiento antes de la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT de 2005 y que la Oficina debería idear un mecanismo para facilitar el proceso. La Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero también consideró, entre otras cosas, las propuestas sobre la Parte V, Alojamiento y alimentación, y el anexo III conexo, Alojamiento a bordo de buques pesqueros.

Al preparar el texto para la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, la Oficina:

- trató de abordar los principales conceptos del Convenio núm. 126, así como el anexo II de las Conclusiones propuestas preparado por la Oficina para la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo;
- tuvo en cuenta las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, a fin de no proporcionar un texto que fuera totalmente incompatible con dicho instrumento;
- simplificó el texto, en la medida de lo posible, a fin de eliminar los detalles no esenciales que pudieran entorpecer la ratificación;
- tuvo en cuenta las enmiendas sobre el alojamiento presentadas en la Comisión del Sector Pesquero de la CIT;
- redactó disposiciones aplicables a todos los buques, estableciendo en el texto requisitos adicionales para los grandes buques pesqueros;
- trató de evitar, en la medida de lo posible, toda incompatibilidad con la orientación proporcionada en los instrumentos pertinentes de la FAO, la OIT y la OMI;
- trató de proponer requisitos que fueran eficaces de aplicar en función de los costos.

En la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero se discutieron las propuestas de la Oficina, y se alcanzó un consenso respecto de algunas de ellas aunque no de todas. Tras la Reunión, la Oficina introdujo cambios en el artículo 22 del Informe V (1), que había pasado a ser el artículo 28 del Informe V (2B). En el artículo 28 se prevé que todo Miembro dará «pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros». En el artículo 28 también se prevé que «este anexo podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 43», con el objetivo de que las modificaciones del anexo se sometan a un procedimiento de aceptación tácita que es más rápido y menos costoso para la OIT, y que facilitaría enormemente la actualización de las normas técnicas en materia de alojamiento a bordo de los buques pesqueros habida cuenta de la evolución y de las necesidades del sector.

El anexo III se basa en el Convenio núm. 126 y en el anexo II del proyecto de convenio que figura en el Informe V (1). Se aplica a todos «los buques pesqueros nuevos con cubierta, a reserva de cualesquiera exenciones específicas previstas en conformidad con el artículo 3 del presente Convenio». Sin embargo, también prevé que la autoridad competente «deberá aplicar también los requisitos del presente anexo a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere razonable y factible». El anexo prevé la posibilidad de que se produzcan variaciones en determinadas condiciones, pero deberán indicarse a la OIT «con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 del presente Convenio». El anexo podrá también aplicarse, previa celebración de consultas, a determinados buques de menor tamaño.

Cabe recordar que en la 92.<sup>a</sup> reunión de la CIT se había planteado una cuestión importante y problemática sobre si deberían aplicarse requisitos más estrictos a buques de eslora igual o superior a 24 metros o a buques de eslora igual o superior a 15 metros. Esta cuestión se había resuelto al incluir, en el anexo III, el párrafo 4 que dispone lo siguiente:

Los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a [24] metros podrán aplicarse a los buques de eslora igual o superior a [15] metros pero inferior a [24] metros cuando la autoridad competente determine, previa celebración de consultas, que ello es razonable y factible.

El resto del anexo III se estructura por temas (por ejemplo, planificación y control; proyecto y construcción; ruido y vibraciones, etc.). Dentro de cada tema, hay disposiciones que se aplican a todos los buques y disposiciones adicionales que se aplican a buques de gran tamaño. En lo que respecta a los requisitos para los buques de gran tamaño, la Oficina ha utilizado el criterio de «buques de eslora igual o superior a [24] metros y arqueo bruto no inferior a [100] toneladas» por las razones descritas anteriormente en el comentario. En lo que respecta a los requisitos adicionales para buques de mayor tamaño, la Oficina ha utilizado el criterio de «buques de eslora igual o superior a [45] metros y arqueo bruto no inferior a [500] toneladas». Las cifras siguen figurando entre corchetes porque se han discutido, pero no se ha llegado a un acuerdo al respecto. Otras cifras que aparecen en el anexo, como las que se refieren a los metros cuadrados de superficie por persona en los dormitorios, también se han dejado entre corchetes porque todavía no se ha llegado a un acuerdo al respecto.

## PARTE VI. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y SEGURIDAD SOCIAL

## ATENCIÓN MÉDICA

*Artículo 30*

Se ha incluido el nuevo artículo 30 en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. El artículo se ha redactado de tal forma que se aplica a los «buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros o los buques pesqueros que efectúen viajes internacionales o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar».

La Oficina observa que los expertos trabajadores formularon propuestas adicionales durante la Reunión en relación con las disposiciones relativas a la atención médica que se presta a bordo de los grandes buques pesqueros. Aunque no se llegó a un acuerdo sobre las propuestas, sí se convino incluir en el informe de la Reunión éstas y otras disposiciones conexas sobre la responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros a fin de examinarlas antes de la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo.

## SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES

*Artículo 31*

La Oficina no ha introducido cambios sustantivos en este texto. Sin embargo, en el párrafo 42 del proyecto de recomendación ha proporcionado orientación sobre la constitución de comités paritarios prevista en el artículo 31, e).

La Oficina señala a la atención los comentarios de Dinamarca en relación con el Informe V (1), que también se formularon en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, conforme a los cuales el convenio debería contener una disposición obligatoria para proteger a los pescadores del ruido y vibraciones a bordo de los buques pesqueros, que podría incluirse como una disposición aplicable a todos los buques o bien, como primera medida, sólo aplicable a los buques de gran tamaño (y por consiguiente figuraría en el artículo 32). A este respecto, la Oficina ha tratado de determinar en dónde y cómo incluir dicha disposición, teniendo en cuenta que es uno de los muchos aspectos de la seguridad y salud en el trabajo que se podrían señalar. En el párrafo 45 del proyecto de recomendación figura una lista de especificaciones técnicas.

*Artículo 32*

Se ha incluido el nuevo artículo 32 en respuesta a la solicitud de que la Oficina formulara propuestas para una nueva Parte VII relativa a los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora»; dichas propuestas se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. En la Reunión se debatió sin llegar a una conclusión definitiva sobre si estas disposiciones deberían aplicarse a

todos los buques o sólo a los buques de gran tamaño. La Oficina ha redactado el artículo de forma que se aplica a los «buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros y a los buques pesqueros que efectúen viajes internacionales».

Asimismo, en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero se discutió la necesidad de aclarar las responsabilidades respectivas de los propietarios de los buques pesqueros y de los capitanes o patrones en cuanto a la evaluación de los riesgos, cuestión que había sido tratada parcialmente en el artículo 8, pero que quizás requiera una mayor atención.

En el apartado *b)* del párrafo 2 del artículo 32, que fue discutido por la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, se prevé que la autoridad competente deberá «exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les proporcione orientaciones, materiales de información, 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 Oficina señala la posible necesidad de que se aclare quién sería responsable de proporcionar dicha orientación e información.

#### SEGURIDAD SOCIAL

##### *Artículo 33*

Durante la discusión de las disposiciones relativas a la seguridad social por la Comisión del Sector Pesquero en la 92.<sup>a</sup> reunión de la CIT se convino en dejar una de las disposiciones (artículo 27 del proyecto de convenio que figura en el Informe V(1)) entre corchetes<sup>7</sup>. A raíz de las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, la Oficina ha vuelto a redactar este artículo, que ahora figura como artículo 33, y ha insertado las palabras «que residen habitualmente en su territorio» antes de «pescadores». La Oficina observa que por «demás trabajadores» debería entenderse otros trabajadores comparables. Por ejemplo, si hubiera un régimen de seguridad social para los trabajadores por cuenta propia, los pescadores por cuenta propia no quedarían excluidos, y si hubiera un sistema de seguridad social para asalariados, los pescadores asalariados tampoco estarían excluidos.

La Oficina llama la atención sobre algunas de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1), así como sobre las opiniones expresadas por algunos expertos en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, acerca de la necesidad de utilizar un lenguaje más preciso en relación con las contingencias de la seguridad social que han de quedar cubiertas y la posible fusión de las disposiciones relativas a la seguridad social con las disposiciones relativas a la protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

##### *Artículos 34 y 35*

En sus propuestas presentadas a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, la Oficina tuvo en cuenta el texto de las disposiciones relativas a la segu-

<sup>7</sup> *Actas Provisionales* núm. 21, CIT, 92.<sup>a</sup> reunión, Ginebra, 2004, párrafos 678 a 694.

ridad social contenidas en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, y propuso la siguiente disposición adicional: «Los Miembros se comprometerán a adoptar medidas, según las circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección social completa para todos los pescadores».

La Oficina ha vuelto a redactar la disposición propuesta sobre la base de los comentarios recibidos en relación con el Informe V (1) y las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. Ahora ha dividido esta disposición en dos artículos distintos — artículo 34 y artículo 35 —. En ellos se establece una distinción entre la protección de seguridad social que han de proporcionar los Miembros a todos los pescadores que residen habitualmente en su territorio (artículo 34) y la protección de seguridad social que ha de proporcionarse a los pescadores que no residen habitualmente en el territorio pero que trabajan a bordo de buques pesqueros que enarbolan el pabellón del Miembro (artículo 35). En ambos artículos, el Miembro tendría la obligación de «comprometerse a adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, para lograr progresivamente una protección de seguridad social completa» para los pescadores. Sin embargo, en el artículo 35 se prevé que, para los pescadores que no residen habitualmente en el país, los Miembros podrían proporcionar dicha protección «tanto a título individual como por medio de una cooperación internacional, inclusive en el marco de acuerdos bilaterales o multilaterales en materia de seguridad social».

### *Artículo 36*

En lo que respecta al artículo 28 del Informe V (1), que ha pasado a ser el artículo 36 del proyecto de convenio, la Oficina ha vuelto a formular el texto a raíz de la introducción de los artículos 34 y 35. Este artículo debería leerse junto con el artículo 35.

## PROTECCIÓN EN CASO DE ENFERMEDAD, LESIÓN O MUERTE RELACIONADAS CON EL TRABAJO

### *Artículo 37*

En la versión inglesa de este artículo se han sustituido las palabras «medical attention» por «medical care» para ponerlo de conformidad con el resto del convenio. Esta modificación no se aplica a la versión española.

Como se señaló anteriormente, en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, los expertos trabajadores propusieron nuevas disposiciones sobre la responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros. Aunque no se llegó a un acuerdo sobre las propuestas, sí se convino incluir en el informe de la Reunión éstas y otras disposiciones conexas a fin de examinarlas antes de la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia.

## PARTE VII. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

*Artículo 39*

En una de las respuestas recibidas en relación con el Informe V (1) se pidió que se aclarase el contenido y los métodos de una «inspección periódica y documentada». La Oficina ha tratado de aclararlo teniendo en cuenta al mismo tiempo que los requisitos exigidos para buques grandes o que efectúan viajes internacionales pudieran ser diferentes de los que se exigen a embarcaciones más pequeñas que faenan en aguas nacionales. Se ha previsto que el documento que se ha de llevar a bordo debe ser un documento «expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo». Asimismo, se ha previsto que el documento debería ser válido por un período limitado, quizás de tres años (como propuso Noruega). Por último, se ha propuesto que el período de validez del documento podría armonizarse con el del certificado internacional de seguridad para buques pesqueros<sup>8</sup>. Esta última propuesta daría lugar a una mayor eficacia en la utilización de los recursos de la autoridad competente.

*Artículo 40*

La Oficina ha vuelto a redactar el artículo 33 del Informe V (1), que ha pasado a ser el artículo 40 del proyecto de convenio, para prever la posibilidad de facultar a instituciones públicas o/a otros organismos para que efectúen inspecciones y expidan documentos. Este nuevo texto tiene en cuenta las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Además, este concepto está de conformidad con la delegación de autoridad prevista en la definición de «inspector» que figura en el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178), apartado *b*) del párrafo 7 del artículo 1. En la práctica, esta disposición deja claro que esos organismos, como las sociedades de clasificación, podrían efectuar dichas inspecciones en nombre del Miembro. Aunque no se establece explícitamente, esta disposición también permitiría a un Miembro facultar a instituciones públicas o a organismos de otro Miembro a los que reconozca como competentes e independientes para que efectúen inspecciones y expidan documentos en su nombre.

*Artículo 41*

En la Parte VIII relativa al cumplimiento y control de la aplicación del proyecto de convenio contenido en el Informe V (1) no existe ninguna disposición relativa a los procedimientos de presentación de quejas. En las propuestas presentadas a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, la Oficina indicó que, en lugar de incluir los procedimientos de presentación de quejas en el anexo relativo al alojamiento a bordo de buques pesqueros, lo que estaría de conformidad con el Convenio núm. 126 y el anexo II del proyecto de convenio que figura en el Informe V (1), trasladaría la

<sup>8</sup> Véase el Protocolo de Torremolinos de 1993, capítulo I, reglas 6 y 7.

cuestión de los procedimientos de presentación de quejas a la parte que trata del cumplimiento y control de la aplicación. La Oficina ha procedido de esa forma creando un nuevo artículo. El artículo aborda las quejas que pueden presentarse a las autoridades del Estado de abanderamiento y a las del Estado rector del puerto. El párrafo 5 se incluyó para dejar claro que las quejas que se consideren «manifiestamente infundadas» no precisarían una investigación.

## PARTE VIII. ENMIENDA DE LOS ANEXOS I Y III

### *Artículo 43*

Este nuevo artículo prevé un procedimiento de aceptación tácita para las enmiendas de los anexos I y III. Como se observó anteriormente en la discusión de la Parte V, este artículo proporcionará un medio de enmendar estos anexos más eficaz en función de los costes para actualizarlos conforme a la evolución y a las necesidades del sector pesquero. La Conferencia tal vez estime oportuno considerar si este procedimiento de enmienda debería aplicarse a estos dos anexos, sólo al anexo III, o quizás a los tres anexos del convenio.

## **Comentarios sobre el proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero**

### PARTE I. CONDICIONES PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

#### PROTECCIÓN DE LOS JÓVENES

#### *Párrafos 1 a 5*

Como se solicitó, la Oficina había formulado propuestas en relación con los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora». Sin embargo, en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, se estuvo en general de acuerdo en que las dos nuevas disposiciones propuestas deberían aplicarse a todos los buques y no sólo a los grandes buques.

#### EXAMEN MÉDICO

#### *Párrafos 6 a 10*

A la luz de las nuevas disposiciones del proyecto de convenio relativas al examen médico, se han suprimido las disposiciones que figuraban en el párrafo 5 del proyecto de recomendación contenido en el Informe V (1), sobre lo que se debería hacer constar en el certificado médico, y en los párrafos 7 y 8, sobre el período de validez del certificado médico para los jóvenes.

En lo que respecta al párrafo 8, la Oficina señala a la atención los comentarios que formuló en relación con el artículo 11, e), del proyecto de convenio.

#### COMPETENCIA Y FORMACIÓN

##### *Párrafos 11 y 12*

Como se había solicitado, la Oficina formuló propuestas para el párrafo 12 en relación con los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora». La Oficina señala a la atención los comentarios que realizó en relación con el artículo 14 del proyecto de convenio.

#### PARTE II. CONDICIONES DE SERVICIO

##### HOJA DE SERVICIOS

##### *Párrafo 13*

Se han sustituido las palabras «debería ser puesta a disposición» por «debería ponerse a disposición».

##### RETRIBUCIÓN DE LOS PESCADORES

##### *Párrafo 15*

Como se había solicitado, la Oficina formuló propuestas en relación con los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora», que se sometieron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. Este texto se basa en dichas propuestas.

#### PARTE III. ALOJAMIENTO

##### *Párrafos 16 a 32*

Esta es una parte nueva. La Oficina se remite a los formularios que formuló en relación con la Parte V (Alojamiento y alimentación) del proyecto de convenio.

#### PARTE IV. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y SEGURIDAD SOCIAL

##### *Párrafo 37*

Como se había solicitado, la Oficina formuló propuestas en relación con los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora», que se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. El párrafo 37 se basa en dichas propuestas.

#### SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

##### *Párrafos 38 a 47*

Como se había solicitado, la Oficina formuló propuestas en relación con los «Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora», que se presentaron a la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero. En la Reunión, algunos expertos indicaron que dichas disposiciones podrían aplicarse a todos los buques. Por esta razón, la Oficina ha vuelto a organizar los párrafos relativos a la seguridad y salud en el trabajo con arreglo al proyecto de recomendación, y ha dispuesto que dicha orientación sea aplicable a todos los buques. Asimismo, ha incluido, en el párrafo 42, otra orientación sobre los comités paritarios a los que se hace referencia en el apartado e) del artículo 31 y, en el párrafo 46, una referencia al Código de Seguridad FAO/OIT/OMI para pescadores y buques pesqueros, Parte A, Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones.

#### SEGURIDAD SOCIAL

##### *Párrafos 48 y 49*

La Oficina ha introducido cambios en los párrafos 48 y 49 para tener en cuenta los introducidos en los artículos 33 a 36 del proyecto de convenio.

##### *Párrafo 50*

La Oficina ha sustituido la palabra «querellante» por «persona protegida».

Teniendo en cuenta los cambios y adiciones introducidos en los artículos del proyecto de convenio que se refieren a la seguridad social, se ha suprimido el párrafo 29 del proyecto de recomendación que figura en el Informe V (1).

#### PARTE V. OTRAS DISPOSICIONES

##### *Párrafo 51*

Ni en el proyecto de convenio ni en el proyecto de recomendación se ha definido el término «zona económica exclusiva». La Oficina piensa aplicar la definición de zona económica exclusiva que figura en el artículo 55 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

## **APENDICE**

### **Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero**

## INFORME DE LA DISCUSION

### Introducción

1. En la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, una Comisión del Sector Pesquero debatió la cuestión de una nueva norma. En el curso de sus deliberaciones, la Comisión convino en que la Oficina debería garantizar la celebración — entre la finalización de la 92.<sup>a</sup> reunión y el inicio de la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia — de consultas, a través de un mecanismo apropiado, sobre la Parte V y el anexo II de las conclusiones, que abordaban el tema del alojamiento a bordo de buques grandes. También estuvo de acuerdo en que la Oficina debería formular una parte nueva del convenio sobre «requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora» a fin de abordar las necesidades específicas de los pescadores que trabajaban en buques grandes.

2. Como resultado de la mencionada convocatoria para la celebración de consultas, el Consejo de Administración, en su 290.<sup>a</sup> reunión (junio de 2004), se avino a que la OIT debería celebrar una Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero del 13 al 17 de diciembre de 2004. El objetivo de la Reunión sería examinar y formular disposiciones relativas al alojamiento y tratar cualquier otra cuestión pendiente que hubiese determinado la Comisión del Sector Pesquero de la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo. Con este propósito, en la Reunión de expertos se estudió el documento titulado *Disposiciones propuestas para el alojamiento, los grandes buques pesqueros y la seguridad social* (TMEFS/2004), elaborado por la Oficina.

### Participantes

3. El Consejo de Administración, en su 290.<sup>a</sup> reunión, decidió que la Reunión debería estar integrada por seis expertos gubernamentales, seis expertos empleadores y seis expertos trabajadores, y estuvieron de acuerdo en que podría invitarse a los gobiernos que figuran en la lista de reserva a asistir sin que ello supusiese coste alguno para la Oficina.

4. En su 291.<sup>a</sup> reunión se acordó también que además de los expertos gubernamentales (de Canadá, Chile, España, Japón, Noruega y Sudáfrica), otros expertos gubernamentales (de Alemania, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Namibia, Portugal, Reino Unido y Tailandia) podrían asistir como observadores junto con otros observadores invitados de organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales.

5. Como anexo a este informe figura una lista de participantes (véase el anexo II).

### Discurso de apertura

6. La Secretaria General dio la bienvenida a los participantes y resumió los antecedentes y el objetivo de la Reunión. Serviría para aportar orientaciones importantes a la Oficina, en forma

de propuestas específicas, con miras a preparar el Informe V (2) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT, facilitando por consiguiente la segunda discusión de la norma relativa al sector pesquero que tendría lugar en junio de 2005.

### **Nombramiento del Presidente**

7. Los participantes nombraron Presidente de la Reunión al Sr. Joseph O'Neill, experto gubernamental del Canadá. La Sra. Rose Karikari Anag, experta empleadora de Ghana, y el Sr. Peter Sand Mortensen, experto trabajador de Dinamarca, fueron nombrados portavoz de los expertos empleadores y de los expertos trabajadores, respectivamente. El Sr. Haakon Storhavg, experto gubernamental de Noruega, fue nombrado Presidente de los expertos y de los observadores gubernamentales.

### **Presentación del documento para la discusión**

8. El Secretario Ejecutivo presentó el documento TMEFS/2004. Una de las cuestiones señaladas para su discusión era la definición de «gran buque pesquero» que debería utilizarse en la nueva Parte VII. La Oficina buscaba orientación sobre si debía utilizar los 24 metros o más de eslora, tal y como figuraba en los Convenios de la FAO y de la OMI relativos al sector pesquero. Otra cuestión importante era la definición de «viaje internacional», que podría aportar otro modo de determinar el ámbito de aplicación de las nuevas disposiciones. Para ayudar a la Reunión a abordar las cuestiones del alojamiento y de la alimentación, la Oficina había preparado el comentario, que figuraba en el documento TMEFS/2004, y las propuestas de disposiciones contenidas en anexo 1 del documento TMEFS/2004, tomando en consideración el texto del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126); el anexo de las conclusiones propuestas sometidas a la 92.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia en junio de 2004; las enmiendas a las conclusiones propuestas presentadas durante la reunión de la Conferencia a la Comisión del Sector Pesquero; así como las versiones disponibles más recientes del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de la FAO/OIT/OMI y las Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños. En la primera parte del anexo 1 del documento TMEFS/2004, la Oficina proponía que la eslora total se utilizase como medio alternativo de determinar el tamaño del buque en lugar de la definición de eslora que figuraba en el apartado k) del artículo 1, del proyecto de convenio, con objeto de facilitar su aplicación. El anexo 1 del documento TMEFS/2004 también incluía una disposición basada en una similar del Convenio núm. 126 que permitía variaciones en cuanto a los requisitos del convenio para determinados buques. En el cuadro adjunto figuraban propuestas de disposiciones de aplicación para todos los buques, disposiciones adicionales para buques de gran tamaño y una propuesta de texto para una recomendación, así como los elementos básicos del Convenio núm. 126 y otras cuestiones como el ruido y las vibraciones. En el anexo 2 se incluían requisitos adicionales para buques grandes, entre los que figuraban disposiciones adicionales para su inclusión en un convenio y una recomendación para buques cuya eslora todavía habría que determinar. Como ayuda para la discusión sobre las cuestiones relativas a la seguridad social, al cumplimiento y al control de la aplicación, en los anexos 3, 4 y 5 se incluyeron extractos del *Acta Provisional* núm. 21, Informe de la Comisión del Sector Pesquero (CIT, 92.<sup>a</sup> reunión, 2004), en relación con el alojamiento y alimentación, los requisitos adicionales para buques grandes y la seguridad social.

### **Discusión general**

9. La portavoz de los expertos empleadores dijo que su grupo aceptaba encantado continuar la discusión sobre las cuestiones que no habían quedado resueltas durante la 92.<sup>a</sup> reunión

de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2004), pero que los empleadores no habían tenido noticia de que la Oficina hubiera ampliado la invitación a nueve gobiernos más hasta la 291.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración (noviembre de 2004). Los expertos empleadores se oponían por una cuestión de principios, ya que dicha ampliación era contraria al principio del tripartismo, en virtud del cual se exigía la misma representación en todo momento, salvo en las reuniones sectoriales. Los expertos empleadores habían entendido que los expertos gubernamentales adicionales sólo asistirían a dichas reuniones en calidad de observadores y que no participarían plenamente en las mismas. No se había consultado a los empleadores a este respecto. Sin embargo, dado que el objetivo de la Reunión era intercambiar opiniones con miras a proteger a los pescadores, los expertos empleadores no se opusieron a la participación de los observadores gubernamentales, y expresaron satisfacción ante sus conocimientos técnicos, que sin duda enriquecerían el debate. La portavoz de los expertos empleadores recordó a los participantes que tuvieran en cuenta el bajo índice de ratificación de los instrumentos existentes relativos al sector pesquero. Los expertos empleadores estaban interesados en un convenio que fuera ampliamente ratificable y querían establecer una base para los debates que se celebrarían durante la próxima reunión de la CIT en 2005. Dicho convenio conduciría a que se brindara protección al gran número de pescadores que no gozaban de protección alguna. También estaban interesados en abordar cuestiones como la protección en materia de seguridad social para los pescadores que trabajaban a bordo de buques pesqueros extranjeros.

10. El portavoz de los expertos trabajadores consideró que la Reunión era importante, ya que tenía por objeto asegurar la adopción de un convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, y propuso que el debate prosiguiera con las formalidades mínimas. El sector pesquero era peligroso, y su déficit de trabajo decente considerable. Así pues, contar con disposiciones para un alojamiento, un equipo y unos servicios de bienestar apropiados era fundamental para atraer a nuevas personas al sector. Los expertos trabajadores aceptaron la necesidad de que existieran unas normas diferentes para buques pequeños, y de que hubiera una cierta flexibilidad para los buques que faenaban cerca de la costa. El reto consistía en reflejar la diversidad del sector, facilitando al mismo tiempo una norma bien fundada sin reducir los niveles de protección existentes de que gozaban muchos pescadores. En particular, la naturaleza de las actividades de los buques pesqueros grandes exigía normas más preceptivas, dado que los pescadores vivían y trabajaban regularmente a bordo de dichos buques durante un tiempo considerable. Con respecto a la cuestión de la seguridad social, los expertos trabajadores no compartían la opinión expresada en debates anteriores de que se siguiera el convenio refundido sobre el trabajo marítimo, dado que la gran mayoría de los pescadores trabajaban a bordo de buques pesqueros que enarbolaban la bandera del país en el que residían. Sin embargo, los expertos trabajadores estaban dispuestos a examinar puntos de vista diferentes y adoptar un enfoque pragmático.

11. El Presidente anunció que si no se alcanzaba un consenso con respecto a los cambios que habrían de introducirse en el texto propuesto por la Oficina o sobre su ubicación, el texto se mantendría tal y como estaba. Cualquier nuevo texto convenido y los términos, expresiones o frases suprimidas tras alcanzar un consenso se indicarían. Los motivos de que éste se cambiara o suprimiera se reflejarían en el informe para la discusión.

## **Alojamiento y alimentación**

### *Discusión general*

12. El experto trabajador de la Argentina, hablando en nombre de los expertos trabajadores, afirmó que las condiciones deplorables que muchas veces prevalecían en los buques pesqueros exigían la formulación de disposiciones precisas al objeto de mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los mismos. El Convenio núm. 126 ya trataba dichas cuestiones,

al igual que el texto que se discutió en la 92.<sup>a</sup> reunión de la CIT (junio de 2004), y era preciso que éstas se abordaran en la Reunión de forma coherente. Por lo tanto, también era preciso analizar el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo discutido durante la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria (septiembre de 2004). Los expertos trabajadores abogaban por unas disposiciones más preceptivas para los buques grandes, y querían examinar cuestiones como la ventilación, la calefacción, la iluminación, las instalaciones sanitarias, el ruido y las vibraciones. Se precisaban disposiciones relativas al proyecto y la construcción, a una altura mínima, al ruido y las vibraciones, etc. de los lugares de trabajo cerrados de los buques pesqueros (por ejemplo, el tratamiento y la manipulación en recintos cerrados). Solicitaban a la Oficina que tuviera en cuenta estas cuestiones.

13. La portavoz de los expertos empleadores sugirió que se examinara el texto propuesto sobre Alojamiento y alimentación contenido en el documento TMEFS/2004, junto con el borrador incluido en el Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT. De este modo, la Reunión establecería unas normas mínimas que brindarían protección a un gran número de pescadores, y se facilitaría la adopción de un convenio en junio de 2005. Sin embargo, las disposiciones preceptivas, tal como lo solicitaron los trabajadores, sólo se aplicarían a buques grandes.

14. El experto gubernamental de Noruega, interviniendo en nombre de los expertos gubernamentales, puso de relieve las discusiones de los mismos sobre la definición de los tamaños de los buques. Algunos expertos gubernamentales estimaban que la eslora como único criterio era demasiado restrictivo, y proponían que también se tuviera en cuenta el arqueo, posiblemente introduciendo una fórmula de conversión. El artículo 5, como se señalaba en el Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT, no facilitaba suficiente orientación para el control por el Estado rector del puerto. El Convenio núm. 126 había quedado algo obsoleto y hacía referencia a las toneladas brutas de registro. No se había alcanzado un acuerdo respecto de esas cuestiones. Algunos apartados se habían discutido y se había tratado de definir el término «aguas», basándose en la definición de «zona económica exclusiva» utilizada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982. Un experto gubernamental había considerado que el criterio de 36 horas de trabajo era demasiado restrictivo.

15. El observador gubernamental del Reino Unido recordó a aquellos Estados Miembros que ya contaban con unas normas elevadas, y que se proponían crear un convenio que las reflejara, que tuvieran presente que el objetivo era establecer un conjunto global de normas mínimas. La ratificación de un nuevo convenio no conduciría en absoluto a la reducción de las normas nacionales existentes. El Convenio núm. 126 era muy detallado y sólo había sido ratificado por unos pocos Estados Miembros. El propósito era conseguir un cierto nivel en el plano internacional y evitar detalles excesivos, ya que ello dificultaría la ratificación.

16. El experto gubernamental del Japón observó que el proyecto y la construcción de los buques pesqueros difería considerablemente entre los países. No era objetivo definir el tamaño de los buques atendiendo exclusivamente a la eslora. Declaró además que la Oficina debería realizar investigaciones sobre la equivalencia entre «eslora» y «arqueo». El Convenio núm. 126 no había sido útil como instrumento internacional porque no había sido ratificado por muchos países por ser demasiado detallado y en muchos otros no era viable. El objetivo era mejorar el alojamiento y la alimentación cuando las condiciones fueran deficientes. Los Estados Miembros responsables reconocían la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo a bordo de los buques, y sus esfuerzos deberían ser respaldados por un convenio que ofreciera una norma razonable y viable de orientación a cada país en el establecimiento de las condiciones de trabajo apropiadas para sus pescadores.

17. El experto gubernamental de Sudáfrica apoyó la solución de la Oficina de simplificar las disposiciones contenidas en el Convenio núm. 126.

18. El miembro gubernamental de Noruega declaró que su Gobierno había ratificado todos los instrumentos internacionales relativos al sector pesquero, incluido el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y el Convenio núm. 126, y que el exceso de detalles no había planteado problemas para su ratificación. El asunto radicaba en el grado mínimo de detalle que un instrumento podía contener sin perder validez. Tanto los propietarios de buques pesqueros como los pescadores abogaban por unas normas detalladas en materia de alojamiento. Los propietarios de buques pesqueros sólo podrían fletar sus buques en el plano internacional si se establecían unas normas internacionales claras. A juicio de su delegación, sólo las disposiciones relativas a la seguridad social planteaban un problema real, ya que las leyes de Noruega contenían disposiciones exclusivas para los pescadores.

19. Los expertos gubernamentales de Canadá, Chile y España, el observador gubernamental de Dinamarca y el experto empleador del Reino Unido apoyaron la postura del observador gubernamental del Reino Unido. El experto gubernamental de Sudáfrica advirtió que las administraciones marítimas de los países en desarrollo podrían introducir una legislación por primera vez a raíz de este instrumento, y que necesitarían que éste tuviera cierto grado de detalle con miras a su aplicación.

20. Los observadores gubernamentales de Dinamarca y Francia señalaron que la propuesta de la Oficina constituía una buena base para la discusión. El experto gubernamental de España solicitó que no se redujeran los mínimos estipulados en el Convenio núm. 126, ya que ello ocasionaría problemas para los países que lo hubieran ratificado. El experto empleador de los Países Bajos indicó que las preocupaciones expresadas por los Estados Miembros con respecto a las normas más elevadas se abordaban en el párrafo 2 del artículo 6 del convenio propuesto, que garantiza que ninguna disposición del convenio afectará a condiciones o disposiciones más favorables que las ya aplicables a los pescadores de que se trate.

21. El experto gubernamental de España y el observador gubernamental de Francia estaban convencidos de que las cifras relativas a la eslora (24 metros y 15 metros) utilizadas en el texto de la Oficina estaban de conformidad con las normas internacionales. Al experto gubernamental de Chile le preocupaba tanto la aplicación del convenio a buques de menos de 18 metros de eslora, ya que en su país dichos buques se utilizaban para la pesca en pequeña escala, como la referencia que se hacía a las 36 horas de trabajo, porque no tenía en cuenta las diferentes realidades en relación con las características de la flota y de la costa.

22. El observador de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) afirmó que, en lo que respectaba al anexo 1 relativo al alojamiento y la alimentación, la Oficina había adoptado el enfoque apropiado para solucionar los problemas existentes. La columna de la recomendación sobre la cuestión de la aplicación se refería específicamente al Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, y a las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños de la FAO/OIT/OMI. Estas referencias no impondrían una obligación a los Estados Miembros, pero eran una identificación útil de la orientación internacional pertinente. Las disposiciones relativas al alojamiento que iban a formularse no deberían entrar en conflicto con el Código revisado ni con las Directrices.

23. La portavoz de los expertos empleadores propuso que los artículos 20, 21 y 23 del texto del proyecto de convenio contenidos en el Informe V (1) para la 93.ª reunión de la CIT de 2005 se utilizaran como base para un convenio, ya que las disposiciones propuestas por la Oficina en el anexo 1, que eran muy detalladas, deberían incluirse en la recomendación. El experto gubernamental del Japón compartió su opinión.

24. El experto trabajador de la Argentina rechazó firmemente esa sugerencia. La propuesta de la Oficina constituía una buena base para la discusión. Lo que estaba en juego era qué dispo-

siciones deberían ser obligatorias y cuáles no deberían tener fuerza normativa. Los expertos gubernamentales de España y Noruega, y los observadores gubernamentales de Alemania, Dinamarca y Reino Unido expresaron su acuerdo. El experto gubernamental de Noruega dijo que deberían ser obligatorias el mayor número de disposiciones posible, ya que lamentablemente se había demostrado que las recomendaciones no solían seguirse o tenerse en cuenta. Los expertos empleadores, tras observar que el instrumento no repercutiría en las normas existentes más elevadas, convinieron en examinar el anexo 1.

25. El experto trabajador de la Argentina estimó que era razonable incluir equivalentes de la eslora total, pero le preocupaban las incoherencias entre la eslora y la eslora total. Era necesario ser lo más preciso posible. El Secretario Ejecutivo señaló que, al determinar las cifras relativas a la eslora total, la Oficina se había basado en el sistema del Reino Unido, y las había redondeado para propiciar la simplicidad. El observador gubernamental del Reino Unido declaró que las cifras se habían determinado calculando una eslora promedio, para lo cual se había utilizado la base de datos nacional para los buques pesqueros matriculados. El observador gubernamental de Francia dijo que la base de datos de su país facilitaba cifras similares. Los participantes en la Reunión estuvieron de acuerdo con los equivalentes de la eslora total que figuran en el anexo 1.

26. En lo que respecta a las variaciones de las disposiciones, la portavoz de los expertos empleadores preguntó por el significado del término «aguas del Estado Miembro». La Secretaria General indicó que este término tendría que definirse con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que ofrecía dos posibilidades, a saber, aguas territoriales (con el límite establecido en 12 millas), o la zona económica exclusiva (ZEE), hasta una distancia de 200 millas de la costa. Tras una discusión, el experto trabajador de la Argentina propuso suprimir la referencia al límite territorial. Algunos Miembros tenían aguas territoriales de menor extensión que otros. Asimismo, al prever variaciones en las que sería difícil que se aplicara el convenio, el plazo era mucho más pertinente. La portavoz de los expertos empleadores, los expertos gubernamentales de Canadá, Noruega y Sudáfrica, y el observador gubernamental de Francia apoyaron esta postura. Por consiguiente, los participantes en la Reunión convinieron en eliminar las palabras «que operen solamente en [aguas] del Estado Miembro».

27. El experto gubernamental del Japón propuso que en todo el párrafo la referencia a las 36 horas se cambiase por 72. Los expertos gubernamentales de Noruega y de Sudáfrica se opusieron firmemente a esta propuesta. Aunque en principio el plazo de 36 horas no planteaba ningún problema, el experto gubernamental de Noruega advirtió que muchos buques pesqueros disponían de muy poco tiempo entre viaje y viaje, y que ello podría llevar a que, de hecho, los pescadores permaneciesen mucho más de 36 horas en el mar. El experto trabajador de la Argentina se mostró de acuerdo y propuso que el plazo fuese de 24 horas. Los expertos gubernamentales de España y Noruega y los observadores gubernamentales de Dinamarca y Francia apoyaron esta postura. La portavoz de los expertos empleadores se mostró de acuerdo con dicho plazo. En consecuencia, la mayoría de los participantes se avino a un plazo de 24 horas.

28. La Reunión también decidió mantener la expresión «Tales cambios se reflejarán en la [disposición del Convenio]», que contemplaría la notificación de variaciones de conformidad con el procedimiento habitual de la OIT.

29. Al portavoz de los expertos trabajadores le preocupaba la utilización de términos como «razonable y factible» en todo el convenio propuesto por la Oficina. Solicitó una opinión jurídica sobre la utilización de dicha terminología en lugar de prescripciones rigurosas.

30. El Consejero Jurídico declaró que la redacción «cuando (ello) sea razonable y factible» tenía por objeto introducir un elemento de flexibilidad en la puesta en práctica de una disposición de un convenio. Permitía establecer un grado de proporcionalidad, una correlación

entre las medidas que se habían de adoptar y los medios disponibles para ello, que debían ser razonables y factibles o viables, en los planos técnico, financiero y práctico. En primer lugar, el término se había utilizado con diversas redacciones en varios convenios internacionales del trabajo, para resolver problemas surgidos a raíz de los enfoques diferentes que los Estados Miembros habían adoptado en cuanto a la aplicación de convenios cuyos textos se habían redactado en términos absolutos. En algunos sistemas jurídicos, una disposición que no incluya una expresión calificativa como «cuando ello sea razonable y factible» se entendería como una exigencia absoluta. En otros sistemas, la misma disposición se entendería como obligación en cuanto a los medios, y no como obligaciones de resultado. La expresión calificativa ya se sobreentendería, por lo que sería superflua, mientras que en el primer sistema necesitaría especificarse. En el derecho continental europeo, la introducción de una expresión de este tipo en el texto francés podría entenderse como una reducción del nivel de protección, aunque ésta no fuera necesariamente la intención de los autores. Así pues, sería importante que la intención de los autores se especificara claramente, por ejemplo, en el informe que acompañaba el convenio, ya que no sería aceptable que las dos versiones auténticas de un convenio internacional del trabajo (en inglés y francés) revelaran una diferencia tan importante como la inclusión o supresión de varias palabras. En segundo lugar, era necesario examinar la expresión «cuando (ello) sea razonable y factible» en el contexto del convenio y no podría definirse con independencia de la disposición pertinente. Cuando se postulaban obligaciones precisas, por ejemplo, «la autoridad competente debe tomar medidas para reducir los niveles excesivos de ruido y vibraciones», la inclusión de esta expresión al principio tendría por efecto dejar absolutamente sin sustancia la intención de que la autoridad competente tome medidas, mientras que su inclusión después de la obligación de «reducir» sólo podría servir para reducir el nivel de protección. Así pues, esta misma expresión podría tener efectos diferentes según el lugar que ocupe en la disposición. En el caso que nos interesaba, la utilización de la expresión «cuando (ello) sea razonable y factible» podría justificarse en disposiciones aplicables a *todos* los buques, porque la obligación podría ser difícil de respetar en el caso de buques pequeños y, por consiguiente, no se aplicaría en términos absolutos. Sin embargo, si se utilizaba, debería asegurarse que la inclusión de la expresión no dejaría sin sustancia la intención expresada por la disposición. Ahora bien, en la parte del convenio aplicable a los *Buques de gran tamaño*, podría darse perfectamente el caso de que se redactaran más disposiciones precisas, evitando así tales elementos de flexibilidad en el texto inicial de la Oficina. Si la aplicación del instrumento se complicaba, la Conferencia todavía podría adoptar una postura al respecto y proponer enmiendas que previeran la flexibilidad necesaria. Otro asunto arriesgado era la utilización de la expresión «cuando (ello) sea posible», expresión mucho más vaga que «cuando (ello) sea razonable y factible». Una buena práctica de redacción exigía evitar conceptos tan poco definidos. Si fuera indispensable, estas expresiones deberían al menos armonizarse, para evitar la introducción de numerosos matices en el instrumento.

### Aplicación

31. El experto gubernamental del Japón señaló a la atención de los presentes el hecho de que, si bien en el anexo II del Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2005 se abordaba la cuestión de la aplicación a los buques pesqueros nuevos, la propuesta de la Oficina no incluía dicha disposición. El experto gubernamental de Noruega se hizo eco de la misma preocupación y recomendó la inclusión de una cláusula de exención, dado que el término «buque pesquero nuevo» estaba definido en el artículo 1 del texto del convenio propuesto, y que las disposiciones del anexo 1 deberían, por lo general, ser aplicadas sólo a los buques nuevos. El observador gubernamental del Reino Unido y el experto trabajador de la Argentina compartieron estas opiniones. A fin de recoger adecuadamente el apartado, la Secretaría General propuso el siguiente texto para la columna «Convenio – Todos los buques»: «Las

disposiciones de esa parte del convenio deberán aplicarse a los buques pesqueros nuevos. Sin perjuicio de esta aplicación, la autoridad competente también deberá aplicar las disposiciones de esta parte del convenio en lo que respecta a los buques existentes, siempre que determine que ello es razonable y factible».

32. El experto gubernamental del Japón señaló que resultaría difícil aplicarlo a pequeñas embarcaciones de pesca costeras. Debería incluirse una cláusula de exclusión similar a la del Convenio núm. 126. El experto gubernamental de Chile compartió esta opinión, observando que las disposiciones relativas al alojamiento no deberían ser obligatorias para buques de eslora inferior a 24 metros. El que la aplicación de las disposiciones para grandes buques a buques pequeños fuese opcional no tomaba en consideración sus preocupaciones más generales. El experto gubernamental de Noruega era de la opinión que las inquietudes mencionadas estaban debidamente contempladas en los artículos 2 y 3. Apoyó las esloras de 15 y 24 metros y expresó el deseo de que se retirasen los corchetes. El experto gubernamental de Sudáfrica y los observadores gubernamentales de Dinamarca y Francia estuvieron de acuerdo. El experto trabajador de la Argentina dio a conocer su intención de retomar la cuestión de la eslora más adelante, puesto que debería examinarse junto con otras cuestiones.

33. El experto trabajador de la Argentina propuso añadir al final de la disposición aplicable a los buques de gran tamaño «tal y como establece este Convenio», con objeto de garantizar que todos los pescadores, incluso los no considerados como miembros de la tripulación, se beneficiasen de las normas contenidas en el mismo. Tras algunas consultas, el Secretario Ejecutivo dijo que la intención había sido dar protección a aquellos pescadores con canoas o piraguas que no formaban parte del buque nodriza, sino que navegaban al costado de los grandes buques y pernoctaban en su cubierta. El observador gubernamental de los Estados Unidos propuso redactar de nuevo la expresión para que captase el significado de la frase y retirar las palabras «buques pequeños», a fin de no crear categorías difíciles de clasificar.

34. El experto gubernamental de Noruega propuso que la referencia al Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de la FAO/OIT/OMI y a las Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños figurase en el convenio mismo, y no en la recomendación, puesto que de otro modo se pasaría por alto. Dado que se trataba de un repertorio de recomendaciones prácticas no vinculante, debería prestarse especial atención a la utilización de «debería» en lugar de «deberá» y evitar así conferirle carácter obligatorio. El experto gubernamental del Canadá y el observador gubernamental de Dinamarca propusieron dejar la referencia en la recomendación. El experto gubernamental de Sudáfrica expresó su deseo de añadir «con revisiones e incorporaciones» al final.

35. La portavoz de los expertos empleadores propuso suprimir el término «aguas» del segundo párrafo del preámbulo del cuadro del anexo 1 y reducir el número de horas de 36 a 24. También opinaba que todas las disposiciones relativas a los buques de gran tamaño deberían trasladarse a la recomendación. El experto empleador de Francia añadió que para el convenio bastaba con los artículos 20, 21 y 23. Las disposiciones extraídas del Convenio núm. 126 planteaban problemas de aplicación y hacían peligrar la ratificación. Si bien muchos países desarrollados disponían de reglamentos más estrictos, debería tomarse en consideración la capacidad de los países con normas menos elevadas para ratificar el proyecto de convenio. El portavoz de los expertos trabajadores se opuso a la propuesta de seguir trasladando texto a la recomendación. El texto había logrado el equilibrio necesario entre introducir mejoras y permitir la máxima ratificación, y ya tenía por objeto alcanzar un nivel mínimo de normas obligatorias.

36. El portavoz de los expertos trabajadores recordó su propuesta inicial de utilizar el límite de 15 metros de eslora para determinar el tamaño de los grandes buques. Tras examinar las opiniones de los expertos gubernamentales y con miras a promover el consenso, los expertos

trabajadores aceptarían un límite de 24 metros en relación con el alojamiento, al tiempo que permitirían que los Estados pudiesen ampliar a los buques de más de 15 metros las normas relativas a los buques grandes. Esta propuesta no fue apoyada por la portavoz de los expertos empleadores, que solicitó conservar los corchetes. El experto gubernamental del Japón reiteró que la definición del tamaño de buque a partir de la eslora requería más discusión, y que debería tomarse en consideración la posibilidad de aportar una solución a la conversión de eslora a arqueo.

37. La portavoz de los expertos empleadores se opuso a añadir la expresión «tal y como establece este Convenio» al final de la parte del convenio relativa a la aplicación para buques de gran tamaño. El texto hacía referencia a los pescadores que se encontraban a bordo pero que faenaban desde pequeñas embarcaciones y que no formaban parte de la tripulación del buque pesquero. Bastaba con incluir referencias a espacios destinados al alojamiento y a instalaciones sanitarias adecuadas, puesto que se trataba de situaciones temporales. El observador gubernamental del Reino Unido consideraba que no se dispondría de espacio suficiente a bordo de los buques para poder facilitar las mismas condiciones de alojamiento a todos los pescadores ya fueran empleados o permaneciesen a bordo temporalmente. En realidad se trataba de evitar que los pescadores durmiesen en cubierta. Eligió la propuesta de los expertos trabajadores, pero observó que el convenio tenía como objetivo proporcionar protección a un grupo que hasta la fecha carecía de protección en lo que respectaba al alojamiento. Al experto trabajador de la Argentina le preocupaba la grave situación de los pescadores que trabajaban y vivían en las cubiertas sin acceso a las instalaciones o servicios del buque. No cabía duda de que esos pescadores formaban parte de la tripulación de buques grandes, aunque se considerase que sólo estaban a bordo temporalmente. No debería sometérselos a condiciones distintas de las de los miembros de la tripulación del buque nodriza. El observador gubernamental de los Estados Unidos señaló que debía aclararse la diferencia entre la función que desempeñaban los trabajadores temporales que subían a bordo y la de los que formaban parte de la tripulación. El observador gubernamental de Dinamarca estuvo de acuerdo en que era necesario añadir la nueva expresión, al igual que el secretario de los expertos trabajadores, que a su vez señaló la falta de distinción entre las diversas condiciones. Los pescadores temporales podían encontrarse a bordo de los buques durante meses seguidos, lo que llevaba a condiciones y situaciones de explotación inaceptables. En otras situaciones, los pescadores subían a bordo únicamente para vender sus capturas. Consideraba que era necesario un nuevo texto.

#### *Planos y control*

38. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, explicó que el texto de la Oficina había recibido el apoyo general. El texto propuesto debería ser enmendado, sustituyendo «matriculado de nuevo» por una referencia al «cambio de abanderamiento». El párrafo 1 del texto sobre buques de gran tamaño también debería modificarse sustituyendo «una entidad autorizada por ésta» por «una organización acreditada». También consideraba necesaria una aclaración en la referencia a una sola autoridad competente. Los expertos trabajadores estuvieron de acuerdo. La portavoz de los expertos empleadores propuso que la sección correspondiente a «Todos los buques» se trasladase a la recomendación.

39. El experto gubernamental de Noruega informó de que los expertos gubernamentales apoyaban el texto tal y como estaba así como la propuesta de los expertos trabajadores en relación con las inspecciones frecuentes realizadas por los capitanes en el caso de los buques grandes. El experto gubernamental de Sudáfrica lo confirmó, pero propuso que se plantease la posibilidad de reubicar ese texto. Los expertos empleadores no aceptaron las propuestas de los expertos trabajadores en relación con las inspecciones periódicas. Para ello existían las instituciones públicas que realizaban visitas de inspección y los capitanes gozaban de autoridad sufi-

ciente para llevarlas a cabo, incluso si una disposición no estaba incluida en el convenio. El experto empleador de los Países Bajos también recordó a los asistentes a la Reunión que el artículo 8, adoptado durante la CIT en junio de 2004, había precisado con mayor claridad la función del capitán de ocuparse de la supervisión y de garantizar que el trabajo se llevase a cabo en las mejores condiciones de seguridad y salud. Los procedimientos de tramitación de quejas a bordo deberían permitir a los pescadores el pretender mejoras si el alojamiento no cumplía con el nivel establecido. El experto trabajador de la Argentina agradeció a los expertos gubernamentales su apoyo y explicó que los expertos trabajadores habían propuesto visitas de inspección periódicas a cargo del capitán y de la tripulación, puesto que se trataba de una medida práctica y eficaz para mejorar las condiciones a bordo del buque. El artículo 8 se refería únicamente a la seguridad y salud en el trabajo. La propuesta de los expertos trabajadores se tomó del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, y complementaría la labor de la autoridad competente. La portavoz de los expertos empleadores observó que la actividad pesquera y la actividad marítima era actividades distintas, y que no sería apropiado insertar texto de una norma marítima en una sobre pesca, a menos que dicha inserción fuese evaluada críticamente por la Reunión. El observador gubernamental del Reino Unido comentó, como coautor del anexo 1, que los términos habían sido utilizados más bien para facilitar y ayudar a seguir la evolución de las cuestiones importantes que para imponer soluciones. El Secretario Ejecutivo observó que la idea de las inspecciones ya se había incluido bajo la rúbrica «Condiciones de limpieza y habitabilidad». La portavoz de los expertos empleadores señaló que el texto propuesto era demasiado preceptivo y que debería trasladarse a la recomendación.

#### *Proyecto y construcción*

40. El experto gubernamental de Noruega dijo que los expertos gubernamentales apoyaban la propuesta de los expertos trabajadores de insertar un párrafo nuevo en la parte del Convenio relativa a todos los buques, basado en el texto propuesto por la Oficina para el párrafo 8 del anexo II del Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT y que decía lo siguiente: «La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación en relación con otras partes del buque deberían garantizar seguridad suficiente, protección contra la intemperie y el mar, y aislamiento del calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras partes del buque». El experto trabajador de la Argentina afirmó que ese texto era importante para los expertos trabajadores puesto que resumía los principios generales sobre el proyecto y la construcción de barcos. Los expertos empleadores se opusieron a ello, puesto que consideraban que se trataba de un texto que ya figuraba en el anexo II.

41. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, dijo que la posibilidad de que existiesen aberturas que comunicasen los dormitorios con las salas de máquinas o con las bodegas no debería contemplarse en un instrumento moderno. El Secretario Ejecutivo recordó que en la reunión de los expertos gubernamentales se habían discutido dos textos alternativos, en uno se especificaba que no debería haber aberturas que comunicasen los dormitorios con la sala de máquinas, bodegas de pescado o pañoles, y en el otro se añadía la siguiente excepción «salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia». La segunda propuesta fue apoyada por el experto gubernamental de España, por el observador gubernamental de Dinamarca, así como por la portavoz de los expertos empleadores, que señaló que el objetivo de una norma relativa al sector pesquero era encontrar un equilibrio entre proteger a los trabajadores y facilitar la ratificación. Dicha propuesta también fue apoyada por los expertos trabajadores que, no obstante, solicitaron una opinión jurídica sobre la interpretación de la expresión «cuando ello sea razonable o factible» tal y como figura en ese párrafo y en el resto del documento.

42. El experto gubernamental de Noruega informó de que la mayoría de los expertos gubernamentales establecían 198 cm, puesto que una altura mínima superior podría afectar a la estabilidad. No obstante, un experto gubernamental había preferido los 190 cm estipulados en el párrafo 4 del artículo 10 del Convenio núm. 126, y otro propuso 203 cm, de conformidad con lo dispuesto en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

43. El experto trabajador de la Argentina explicó que los expertos trabajadores hubiesen preferido los 208 cm, pero que podrían aceptar un mínimo inferior que tuviese en cuenta que la altura media de una persona había aumentado desde hacía 40 años, cuando se había establecido el límite de 190 cm. La cuestión de la estabilidad de los buques no constituía ningún problema, puesto que podía resolverse técnicamente. La portavoz de los expertos empleadores confirmó que su grupo prefería la altura mínima de 198 cm, pero que transigiría si se tuvieran suficientemente en cuenta las cuestiones relacionadas con la estabilidad.

44. El observador gubernamental de los Estados Unidos propuso añadir «a satisfacción de la administración», para que las autoridades nacionales competentes pudieran determinar las normas de sus propios países.

45. El observador de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación observó que la Parte B revisada del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros y las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños de la FAO/OIT/OMI estipulaban que la altura en los espacios reservados al alojamiento debería ser siempre que fuese posible de 200 cm. El observador gubernamental de Francia estuvo de acuerdo. Esta norma estaba aceptada internacionalmente y no dificultaría la ratificación. Apoyó la propuesta del experto gubernamental de Sudáfrica de adoptar una altura mínima de 200 cm. El observador gubernamental del Reino Unido señaló que en los nuevos proyectos el aumento de la altura mínima no planteaba problemas de estabilidad. En vista de la discusión, el experto trabajador de la Argentina y la portavoz de los expertos empleadores expresaron su conformidad con la propuesta de 200 cm.

46. El experto gubernamental del Japón, reservándose el derecho de mantener la idea básica expuesta en el párrafo 16, señaló que podría plantearse un problema de estabilidad para los buques japoneses, cuyo tamaño estaba limitado en términos de arqueo a efectos de restringir la actividad pesquera, si se aumentaba la altura mínima. Seguía prefiriendo que la norma dispusiese 190 cm, puesto que incluso con el actual Convenio núm. 126, en el que se establecía una altura de 190 cm, no se había conseguido un elevado índice de ratificación. La portavoz de los expertos empleadores observó que este problema se abordaba en la segunda oración del párrafo, donde quedaba reflejada la flexibilidad necesaria.

47. La propuesta de los expertos trabajadores de incluir una disposición que exigiese que los buques de gran tamaño que faenasen en zonas infestadas de mosquitos estuviesen equipados con los dispositivos adecuados tal y como disponía la autoridad competente fue apoyada por los expertos empleadores. Los expertos gubernamentales no estuvieron de acuerdo, puesto que no se trataba de un problema que afectara específicamente a los buques grandes y que ya estaba debidamente previsto en el texto propuesto para todos los buques.

48. El texto de la recomendación sobre el proyecto y la construcción propuesto por los expertos trabajadores fue apoyado por los expertos y los observadores gubernamentales, así como por los expertos empleadores.

### *Ruido y vibraciones*

49. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, señaló el apoyo general prestado a las disposiciones propuestas por la Oficina. Se habían plan-

teado dudas en relación con el tipo de «normas sobre el ruido y las vibraciones» que habría de adoptar la autoridad competente de conformidad con el texto para el convenio propuesto por la Oficina (Buques de gran tamaño), y se había convenido en que la mejor orientación en relación con normas sobre ruido y vibraciones la podía proporcionar la Resolución A.468 de la OMI, a la que podría hacerse referencia en la recomendación.

50. El experto gubernamental del Japón propuso trasladar a la recomendación las disposiciones relativas al ruido y las vibraciones. Las disposiciones pertinentes del proyecto más reciente del convenio refundido sobre el trabajo marítimo no eran obligatorias, y la resolución de la OMI no se aplicaba a los buques de menos de 1.600 toneladas brutas. La portavoz de los expertos empleadores podría aceptar la disposición para todos los buques, ya que en el texto del convenio propuesto contenido en el Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT de 2005 ya se mencionaba la mitigación de los niveles excesivos de ruido y vibraciones. Sin embargo, la disposición propuesta para buques grandes debería establecerse como no obligatoria. El experto gubernamental del Japón expresó su acuerdo. Los observadores gubernamentales de Francia y Alemania, y el experto gubernamental de Noruega no apoyaron la propuesta, al preferir que el texto se mantuviera tal como se había redactado.

51. El Presidente reconoció la falta de acuerdo sobre el texto del convenio propuesto en lo relativo a los buques grandes. La Reunión aceptó la propuesta de los expertos trabajadores ligeramente modificada para la recomendación: «Los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y de alojamiento deberían estar en conformidad con las pautas internacionales de la Organización Internacional del Trabajo relativas a los niveles de exposición a factores ambientales en el lugar de trabajo y, cuando proceda, con la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional, y con todo instrumento de enmienda ulterior y complementario relativo a los niveles aceptables de ruido a bordo de buques».

### *Ventilación*

52. El experto gubernamental de Noruega, hablando en representación de los expertos gubernamentales, apoyó el texto de la Oficina propuesto para el convenio (Todos los buques) y aceptó la propuesta de los expertos trabajadores para los buques grandes. La portavoz de los expertos empleadores rechazó las dos propuestas presentadas por los trabajadores, ya que no era necesario mencionar explícitamente los medios de ventilación.

53. Tras un intercambio de opiniones sobre diferentes aspectos de la ventilación, se acordó que debería hallarse un modo eficaz de redactar la disposición. El Presidente pidió a la Oficina que se encargara de ello.

### *Calefacción y aire acondicionado*

54. El experto gubernamental de Noruega, hablando en representación de los expertos gubernamentales, no apoyó la enmienda recurrente propuesta por los expertos trabajadores de añadir «y segura», ya que era evidente que el sistema de calefacción debía ser seguro. La propuesta de los expertos trabajadores relativa al texto del convenio para buques grandes fue apoyada para no concentrarse exclusivamente en climas tropicales. Los expertos gubernamentales también expresaron su conformidad con la enmienda propuesta por los expertos trabajadores para la recomendación. La portavoz de los expertos empleadores señaló que, aunque las tres propuestas de los trabajadores eran excesivamente preceptivas, su grupo podría estar de acuerdo con las mismas. Se adoptaron las dos últimas.

### *Iluminación*

55. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, aceptó el texto de la Oficina. La propuesta de los expertos trabajadores de añadir las palabras «y segura» al texto del convenio era superflua.

56. El observador de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, refiriéndose al cuarto párrafo del texto propuesto por la Oficina para el convenio (todos los buques), señaló que no era necesario hacer referencia al alumbrado de emergencia. Propuso un texto más sencillo, tomado de la Parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de la FAO/OIT/OMI: «Además del alumbrado normal, por la noche los dormitorios estarán provistos de una luz nocturna permanente. Los comedores y pasillos en los que haya medios de evacuación de emergencia para el alojamiento de la tripulación también estarán provistos de una luz nocturna permanente por la noche». Esta propuesta fue apoyada por los expertos trabajadores.

57. El experto gubernamental del Japón, la portavoz de los expertos empleadores, el experto gubernamental de España y los observadores gubernamentales de Francia y el Reino Unido prefirieron el texto de la Oficina, ya que, a su juicio, un alumbrado nocturno permanente en los dormitorios podría ser molesto.

58. El Presidente señaló que existía un consenso sobre mantener el texto del convenio tal como había sido redactado por la Oficina. La Reunión aceptó el texto propuesto por los expertos trabajadores para la recomendación.

59. El observador gubernamental de Francia señaló que «la norma mínima en materia de iluminación» contenida en el texto de la Oficina para el convenio (Buques de gran tamaño) hacía referencia a «un día claro». La intensidad de la fuente de iluminación no era la cuestión clave, sino la cantidad de luz disponible en un espacio dado. Era importante distinguir estos dos conceptos. En Francia, esta cantidad de luz se había establecido en como mínimo 120 lux.

### *Dormitorios*

60. El experto gubernamental de España, refiriéndose al primer párrafo, prefirió el texto alternativo, que parecía haberse extraído de la Directiva de la Unión Europea 93/103/CEE del Consejo de 23 de noviembre de 1993 relativa a las condiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques pesqueros. El experto gubernamental de Sudáfrica apoyó esta postura. El experto gubernamental de Chile señaló que, si las disposiciones para los buques de gran tamaño hacían referencia a los buques cuya eslora oscilaba entre los 24 y los 45 metros, entonces esa escala era demasiado amplia. No era razonable exigir las mismas condiciones de espacio en los dormitorios de buques de 24 y de 45 metros de eslora.

### *Ubicación*

61. El experto gubernamental de Noruega señaló que los expertos gubernamentales preferían el texto alternativo de la Oficina con el añadido «pero nunca delante del mamparo de abordaje». La portavoz de los expertos empleadores apoyó esta propuesta, al igual que los expertos trabajadores. Hubo consenso sobre los párrafos restantes relativos a los dormitorios para todos los buques tal como figuraban en el texto de la Oficina.

*Párrafos 1 y 2*

62. El experto gubernamental de Noruega señaló que, con respecto a la superficie en los buques de gran tamaño, la mayoría de los expertos gubernamentales preferían el texto de la Oficina. La mayoría de los expertos también se decantaban por 45 metros para facilitar la ratificación, mientras que algunos habían abogado por 24 metros.

63. El experto gubernamental de España señaló que la escala de 24-45 metros era muy amplia y propuso crear escalas intermedias de 24-35 metros y de 35-45 metros. Si bien esta propuesta aportó respuestas al experto gubernamental de Chile, el experto gubernamental de Noruega se opuso a la misma. El establecimiento de otro límite complicaría la situación y la ratificación del convenio. El experto gubernamental del Japón declaró que la superficie por ocupante debería ser la misma que la que se dispone actualmente en el Convenio núm. 126 para promover la ratificación, es decir, 0,75 metros cuadrados y 1,0 metros cuadrados para buques de [24]-[45] metros y de [45] metros y más respectivamente. Por lo tanto, los expertos gubernamentales habían considerado hacer extensiva la aplicación del párrafo 5, para que la autoridad competente pudiera permitir excepciones y se lograra la flexibilidad necesaria. Sin embargo, no se había alcanzado un consenso claro al respecto.

64. La portavoz de los expertos empleadores no apoyó ni el primer ni el segundo párrafo, que eran excesivamente preceptivos, y consideró que este asunto debía abordarse en una recomendación.

*Párrafos 3 y 4*

65. El experto gubernamental de Noruega explicó que los expertos gubernamentales habían apoyado mayoritariamente el párrafo 3 del texto de la Oficina. Los expertos empleadores estuvieron de acuerdo, al considerar que la disposición tenía fuerza normativa.

66. Los expertos trabajadores propusieron enmendar los párrafos 3 y 4 con el siguiente tenor: «En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, pero inferior a 45 metros, el número de personas que pueden ocupar un dormitorio deberá ser: *a*) Oficiales: una persona por dormitorio en la medida de lo posible, y nunca más de dos; *b*) Personal subalterno: dos personas por dormitorio en la medida de lo posible, y nunca más de cuatro. En los buques de eslora igual o superior a [45] metros, el número de personas que pueden ocupar un dormitorio será de: *a*) Oficiales: una persona; *b*) Personal subalterno: una persona por dormitorio en la medida de lo posible y nunca más de dos». El experto trabajador de la Argentina dijo que se trataba de una cuestión muy delicada. Asimismo, al concebir los buques no había una gran diferencia en proyectar habitaciones para alojar a dos o a cuatro personas. Los expertos trabajadores querían dos personas como máximo por dormitorio en los buques de 24 metros de eslora, y dormitorios individuales o para dos personas como máximo en los buques de eslora igual o superior a 45 metros. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, dijo que la propuesta de los expertos trabajadores era demasiado preceptiva, y que ellos preferían el texto de la Oficina. La portavoz de los expertos empleadores expresó su acuerdo.

*Párrafo 5*

67. El experto gubernamental de Noruega, hablando en representación de los expertos gubernamentales, apoyó el texto de la Oficina. Los expertos trabajadores se habían opuesto a la disposición y pretendían que se suprimiera. Dado que los expertos empleadores estaban en contra de los párrafos a los que hacía referencia la disposición, propusieron que esta cuestión se

examinara durante la próxima reunión de la CIT en junio de 2005. El experto gubernamental del Japón dijo que la excepción que se explica en este párrafo debería aplicarse también a los párrafos 1 y 2 en los buques de mayor tamaño así como al párrafo 3 en todos los buques.

#### *Párrafo 6*

68. El experto gubernamental de Noruega, interviniendo en nombre de los expertos gubernamentales, apoyó el texto de la Oficina sobre las dimensiones interiores mínimas de las literas. El experto gubernamental del Japón añadió que se habían entablado algunas discusiones sobre si convenía añadir las palabras «cuando sea factible». La portavoz de los expertos empleadores no aceptó la propuesta de los expertos trabajadores de utilizar como dimensiones mínimas 1,98 metros por 0,8 metros. Esta cuestión debería abordarse en la recomendación.

#### *Párrafo 7*

69. El experto gubernamental de Noruega señaló que los expertos gubernamentales habían apoyado el párrafo 7 relativo a la provisión de un escritorio y una silla. A diferencia de los expertos trabajadores, los expertos empleadores estaban en desacuerdo con las disposiciones.

#### *Párrafo 8*

70. El experto gubernamental de Noruega afirmó que entre los expertos gubernamentales se había planteado una cuestión relativa al costo, pero que no ponían grandes objeciones al párrafo relativo a un dormitorio separado. La portavoz de los expertos empleadores afirmó que el párrafo para todos los buques relativo a la disposición de la privacidad también abarcaba los buques grandes. Por consiguiente, el párrafo sobre los buques grandes era superfluo tal y como estaba. El portavoz de los expertos trabajadores señaló que, si bien las disposiciones para asegurar la privacidad eran aplicables a todos los buques, en algunas ocasiones, debido a la falta de recursos, se utilizaba una cortina o una manta a fin de separar los dormitorios para hombres y mujeres. Con miras a atender la solicitud de los expertos empleadores de que la redacción fuera más clara, el Secretario de los expertos trabajadores propuso sustituir el texto de la Oficina por el texto siguiente: «Es aconsejable que en todos los buques se disponga de dormitorios separados para hombres y mujeres; estos dormitorios deberán facilitarse en los buques de eslora igual o superior a 24 metros». La portavoz de los expertos empleadores y el experto gubernamental de Noruega, en representación de los expertos gubernamentales, apoyaron esta propuesta.

71. Los expertos trabajadores propusieron introducir un texto sobre muebles para buques de gran tamaño, basándose en la norma A.3.1.5 del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. El experto gubernamental de Noruega dijo que los expertos gubernamentales preferían los términos contenidos en la disposición 11.3.11 de la Parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de la FAO/OIT/OMI. La portavoz de los expertos empleadores no apoyó ninguna de las propuestas.

72. La portavoz de los expertos empleadores y el experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, apoyaron la inclusión del texto propuesto por los expertos trabajadores en la recomendación.

*Comedores*

73. Los expertos y observadores gubernamentales, así como los expertos trabajadores, apoyaron todos los párrafos del texto de la Oficina para todos los buques. La portavoz de los expertos empleadores expresó su desacuerdo y señaló que estas disposiciones deberían figurar en la recomendación. Recordó a la Reunión la postura inicial y coherente de los expertos empleadores acerca de que las disposiciones relativas al alojamiento deberían abordarse en la recomendación, para que el convenio fuera lo más flexible posible, y fomentar así la ratificación. Sus objeciones no se debían simplemente a las preocupaciones por formulaciones específicas, sino a su percepción de que el convenio no debería ser excesivamente preceptivo. A este respecto, sólo los artículos 20, 21 y 23 contenidos en el Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT deberían permanecer en el convenio, mientras que todo el anexo 1 debería trasladarse a la recomendación. El experto empleador de los Países Bajos añadió que la Reunión debería esforzarse por formular recomendaciones apropiadas para ayudar a los gobiernos a elaborar su propia legislación.

74. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, aceptó la disposición que establecía que los comedores de los buques grandes deberían estar separados de los dormitorios. La portavoz de los expertos empleadores reiteró que el párrafo e) del artículo 21 del proyecto de convenio que figuraba en el Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT (2005) ya establecía que los Estados Miembros debían adoptar una legislación y otras medidas que aborasen la cuestión de los comedores. Los detalles sobre cómo debía aplicar esta exigencia la autoridad competente correspondían a la recomendación. Los expertos trabajadores se opusieron firmemente a la postura adoptada por los expertos empleadores basándose en que el artículo 21 era demasiado general, por lo que podía prever la posibilidad de que los pescadores comieran en las cabinas o en cubierta, en lugar de disponer de instalaciones habilitadas para ello.

75. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que los gobiernos querían que se suprimiese la disposición relativa al comedor separado para uso de los oficiales. Esta decisión debería dejarse a criterio de la compañía. Los expertos empleadores apoyaron esta propuesta, puesto que la mayoría de los buques pesqueros contaba con comedores integrados. Sostenían que el sector pesquero trataba de promover la cooperación y el espíritu de equipo evitando divisiones entre oficiales y personal subalterno. El experto gubernamental de la Argentina se opuso a esta postura. Si la decisión dependía de las compañías, y no se preveía la posibilidad de disponer de comedores separados durante la construcción del buque, los propietarios del buque pesquero no los proporcionarían posteriormente. Esta separación tradicional debería conservarse. El comer juntos no contribuiría necesariamente a mejorar el espíritu de equipo. Para terminar, la Reunión convino en mantener la disposición pero trasladándola a la recomendación.

76. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, sugirió que la disposición que exigía un refrigerador e instalaciones que permitiesen obtener bebidas calientes y frías debería trasladarse a la recomendación, puesto que tenía un carácter excesivamente preceptivo para el convenio. No obstante, los gobiernos compartían la opinión de que el buque debía contar con algún tipo de refrigerador y podrían aceptar la disposición que figuraría en la sección «Cocina y despensa» que prevé medios de almacenamiento para alimentos y refrigeradores. La portavoz de los empleadores se mostró de acuerdo. El portavoz de los expertos trabajadores no compartía dicha opinión puesto que el acceso a un refrigerador y a instalaciones que permitiesen obtener bebidas calientes y frías constituía una norma mínima que ya existía en el sector. Se trataba de una condición fundamental, habida cuenta de que muchos buques que hacían largos viajes no disponían de ese tipo de instalaciones en las cocinas. La disposición también figuraba en el Convenio núm. 126 y debería permanecer en el

nuevo convenio. También sugirió eliminar «en el comedor o en cualquier otra parte». El Presidente observó la falta de consenso sobre el particular y decidió dejar el texto sin modificaciones.

77. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, apoyó la propuesta de los expertos trabajadores para la recomendación. La portavoz de los expertos empleadores no la aceptó, alegando que era demasiado detallada para la recomendación.

### *Instalaciones sanitarias*

#### *Párrafo 1*

78. El experto gubernamental de Noruega afirmó que el texto de la Oficina para todos los buques no planteaba problemas mayores a los expertos gubernamentales. No obstante, consideraban imprecisa la expresión «normas razonables de confort» al final del párrafo, por lo que debería volverse a redactar. La portavoz de los expertos empleadores propuso la supresión de «retretes, lavabos, bañeras y duchas» en la primera oración, por aportar demasiados detalles. La segunda oración debería modificarse y quedar del siguiente modo: «Estas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene». El experto trabajador de la Argentina apoyó el texto propuesto por la Oficina y se mostró de acuerdo con la propuesta de los expertos gubernamentales de volver a redactar el texto. El experto empleador de los Países Bajos, hablando en nombre de los expertos empleadores, indicó que podía estar de acuerdo con el número de instalaciones que han de tener los buques de mayor tamaño porque supondría aumentar el nivel de las normas que figuran en el Convenio núm. 126.

#### *Párrafo 2*

79. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, apoyó el texto de la Oficina y se opuso a la supresión de «en lo posible» que proponían los expertos trabajadores. Técnicamente, no se podía suprimir la contaminación en cualquier situación. El experto trabajador de la Argentina propuso que la Oficina volviese a redactar ese párrafo, tomando en consideración las preocupaciones de los expertos gubernamentales y la opinión del Consejero Jurídico en relación con algunas formulaciones, a fin de introducir un elemento de flexibilidad. La portavoz de los expertos empleadores también prefería el texto de la Oficina.

#### *Párrafo 3*

80. Los participantes en la Reunión apoyaron el texto de la Oficina.

#### *Párrafo 4*

81. En relación con el texto del párrafo 4, el experto gubernamental de Noruega señaló que los expertos gubernamentales apoyaban el texto de la Oficina, así como la propuesta de los expertos trabajadores de añadir la expresión «previa celebración de consultas». El observador gubernamental de Dinamarca propuso que el término «pescadores» se sustituyese por «personas» a fin de abarcar a todo el personal a bordo del buque. La portavoz de los expertos empleadores señaló que las diferencias entre los términos «pescadores» y «personas» se habían discutido en la 92.<sup>a</sup> reunión de la CIT, y que el párrafo debía hacer referencia a «pescadores». Indicó que los expertos empleadores apoyaban los cambios propuestos por los expertos trabajadores. El Secretario de los expertos trabajadores señaló que la propuesta del observador guber-

namental de Dinamarca requería discusión, puesto que en algunos buques pesqueros, personas que no fueran pescadores, como los observadores pesqueros, se encontraban a bordo durante períodos de tiempo considerables. Solicitó que la Oficina examinase la cuestión.

#### *Párrafo 5*

82. En nombre de los expertos gubernamentales, el experto gubernamental de Noruega respaldó el párrafo 5 y propuso que se sustituyese «retretes» por «instalaciones sanitarias». Los expertos empleadores y trabajadores estuvieron de acuerdo. La portavoz de los expertos empleadores también propuso que «estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre» se sustituyese por «disponer de una ventilación adecuada». Esta propuesta no fue apoyada por el experto trabajador de la Argentina, que consideraba que era importante incluir la referencia al «aire libre». El observador gubernamental del Reino Unido estuvo de acuerdo con él puesto que para que dicho tipo de ventilación fuese eficaz era necesario que ésta fuese por medio de una comunicación directa con el aire libre.

#### *Párrafo 6*

83. Todos los participantes en la Reunión apoyaron el texto de la Oficina.

84. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, propuso sustituir el texto de la Oficina para los buques de gran tamaño por el párrafo 71 del anexo II del Informe V (1), ya que consideraba que el texto propuesto era demasiado ambicioso. El experto trabajador de la Argentina no apoyó la propuesta. El párrafo propuesto por la Oficina abordaba adecuadamente un aspecto fundamental y constituía una verdadera mejora. Debería tenerse muy en cuenta.

85. En cuanto a la propuesta de los expertos trabajadores de añadir «Asimismo, se dispondrá de instalaciones sanitarias sólo para mujeres», el experto gubernamental de Noruega dijo que la mayoría de los expertos entendía el propósito de dicha propuesta, pero dado que no sería fácil de aplicar, habían decidido no apoyarla. La portavoz de los expertos empleadores estuvo de acuerdo y propuso trasladarla a la recomendación. El observador gubernamental de Dinamarca se manifestó en contra de esa opinión, y recordó a los asistentes la necesidad de examinar más atentamente las condiciones a bordo de buques que navegasen durante varias semanas.

86. Los expertos gubernamentales y los expertos empleadores apoyaron el texto para la recomendación propuesto por los expertos trabajadores.

### *Lavanderías*

87. Los participantes en la Reunión apoyaron el texto de la Oficina para todos los buques relativo a las lavanderías.

88. En nombre de los expertos gubernamentales, el experto gubernamental de Noruega consideró admisible la primera disposición para los buques de gran tamaño propuesta por la Oficina, aunque se habían planteado algunas preocupaciones en el sentido de que incluía demasiados detalles. La portavoz de los expertos empleadores y el experto gubernamental de Sudáfrica opinaron que la disposición para buques de eslora igual o superior a 24 metros era superflua, dado que la disposición aplicable a todos los buques ya contenía un texto similar. El experto gubernamental de Francia se mostró en desacuerdo, puesto que la disposición para todos los buques especificaba que se debería disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa

«de manera apropiada para el servicio del buque». Ello significaba que determinados buques, por ejemplo los que navegaban durante menos de 24 horas, podrían no necesitar lavandería. Se había añadido la disposición para buques de gran tamaño con objeto de garantizar que siempre se dispondría de lavandería, independientemente del servicio del buque. El experto gubernamental del Japón declaró que no debería ser obligatorio facilitar «instalaciones para planchar».

89. El portavoz de los expertos trabajadores propuso añadir un texto más específico para los buques grandes de modo que las lavanderías disponibles fueran proporcionales al número de pescadores a bordo y a la duración del viaje. La expresión «de manera apropiada» era demasiado vaga. Otra posibilidad sería que la Oficina propusiese un texto adicional. Las propuestas de los expertos trabajadores de añadir una referencia a la plancha y al secado de la ropa en el párrafo posterior fueron apoyadas. Los expertos empleadores expresaron el deseo de que ambos párrafos figurasen en la recomendación.

90. En relación con la disposición relativa a los buques de eslora igual o superior a 45 metros, el experto gubernamental de Noruega y el observador gubernamental de Francia recordaron la opinión de los expertos gubernamentales de que debería trasladarse a la recomendación. El observador gubernamental del Reino Unido estuvo de acuerdo, siempre y cuando se mantuviese en el convenio la disposición para buques de 24 a 45 metros de eslora; de lo contrario, ambas disposiciones podrían interpretarse equivocadamente como recomendaciones para todos los buques. El cambio no fue apoyado por el portavoz de los expertos trabajadores.

#### *Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados*

91. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, aceptó el texto propuesto por la Oficina para todos los buques. No obstante, la utilización del término «aislada» podría plantear un problema para los buques pequeños. El observador de la International Maritime Health Association aclaró que era necesario disponer de una cabina aislada para las personas con enfermedades contagiosas u otras dolencias que requiriesen aislamiento. El convenio podría estipular que se dispusiese de una cabina aislada siempre que fuese necesario. En los buques pequeños, donde podría no ser posible disponer de una cabina a tal efecto, ello podría significar la redistribución de las cabinas para poder disponer de una cabina aislada cuando surgiese la necesidad. La propuesta de la portavoz de los expertos empleadores consistente en sustituir «De ser posible» por «Cada vez que sea necesario» fue aceptada.

92. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, aceptó el texto de la Oficina para buques de gran tamaño. El experto trabajador de la Argentina estuvo de acuerdo. La portavoz de los expertos empleadores opinó que la formulación era aceptable, pero que no había decidido si correspondía incluirla en el convenio o en la recomendación.

#### *Otras instalaciones*

93. En nombre de los expertos gubernamentales, el experto gubernamental de Noruega aceptó el texto propuesto por la Oficina para todos los buques, y añadió que la decisión entre «trajes de hule» o «ropa impermeable» podría dejarse a criterio de la Oficina. El portavoz de los expertos trabajadores se avino a la propuesta del experto gubernamental.

94. La portavoz de los expertos empleadores propuso modificar la disposición del siguiente modo: «Cuando ello sea posible, se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar [la ropa impermeable]». El observador gubernamental del Reino Unido dijo que esta nueva redacción

podía dar a entender que dichas instalaciones se ubicaran en los dormitorios. El propósito inicial había sido evitar que ello ocurriera, puesto que era importante que la ropa impermeable no contaminase los espacios reservados al alojamiento. Como respuesta a esa observación, la portavoz de los expertos empleadores propuso añadir la frase «fuera de los dormitorios, pero en sitios fácilmente accesibles». El observador gubernamental de Francia estuvo de acuerdo con el comentario del experto gubernamental del Reino Unido y aclaró que el caso de los nuevos buques estaba siendo examinado. La portavoz de los expertos empleadores se avino, pero señaló que también se podría incluir a los buques pequeños, de ahí la propuesta de especificar una instalación y no necesariamente incluirla en el espacio destinado al alojamiento. El experto trabajador de la Argentina también estuvo conforme con las explicaciones del observador gubernamental del Reino Unido y señaló que al redactar el texto la Oficina debería tener presentes las opiniones expresadas.

#### *Ropa de cama, vajilla y artículos diversos*

95. El experto gubernamental de Noruega y el experto trabajador de la Argentina apoyaron el texto propuesto por la Oficina. El Secretario Ejecutivo atendió una solicitud de aclaración presentada por la portavoz de los expertos empleadores sobre el significado de la expresión «other linen» (otra ropa blanca) en la versión inglesa, aclaración que no era pertinente para la versión española del texto propuesto por la Oficina.

#### *Salas de recreo*

96. Los expertos y observadores gubernamentales, así como los expertos trabajadores, respaldaron el texto propuesto por la Oficina para los buques de gran tamaño. La portavoz de los expertos empleadores apoyó la redacción, pero propuso trasladar el primer párrafo a la recomendación.

97. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, dijo que el segundo párrafo debería trasladarse a la recomendación, ya que era demasiado preceptivo. El experto gubernamental del Canadá añadió que, si bien la disposición proporcionaba una orientación adecuada, su grado de detalle era excesivo para el convenio.

98. El experto trabajador de la Argentina, hablando en nombre de los expertos trabajadores, presentó el texto propuesto por aquellos para una recomendación relacionada con el texto propuesto por la Oficina para los buques de gran tamaño. El experto gubernamental de Noruega, interviniendo en nombre de los expertos gubernamentales, explicó que se había discutido la redacción de la primera frase, pero que su grupo apoyaba las propuestas de los expertos trabajadores para la recomendación. La portavoz de los expertos empleadores dijo que los dos primeros párrafos de la propuesta eran aceptables, pero que el tercer párrafo era demasiado ambicioso, por lo que no podría aceptarse. La Reunión convino en incluir las dos últimas frases en la recomendación.

#### *Sala de comunicaciones*

99. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, y los expertos trabajadores respaldaron el texto de la Oficina para todos los buques sobre la sala de comunicaciones. El experto trabajador de la Argentina explicó que, con frecuencia, el único método de comunicación que existía a bordo era un teléfono por satélite, que

resultaba muy costoso. El texto propuesto por la Oficina preveía esta eventualidad. Esto revestía particular importancia en vista del número de tripulaciones con miembros procedentes de países en desarrollo. La portavoz de los expertos empleadores propuso modificar el texto con el siguiente tenor: «Todos los pescadores a bordo del buque tendrán acceso razonable a los equipos de comunicación, en la medida en que sea factible y a precio de costo». Consideraba innecesario hacer referencia a «motivos personales», ya que esto se sobreentendía, en particular si la sala de comunicaciones se facilitaba «a precio de costo». Esta redacción era necesaria, ya que era imposible determinar qué era un costo razonable. El observador gubernamental de Francia propuso enmendar esta propuesta para que rezara «que no exceda el precio de costo», ya que algunos empleadores podrían optar por facilitar la sala de comunicaciones gratuitamente. Pensando en el texto original, el portavoz de los expertos trabajadores señaló que ésta era quizá la única ocasión en que se había introducido un elemento de flexibilidad a favor de los pescadores. «Un costo razonable» significaba que era accesible para los pescadores. Los costos de las comunicaciones también podrían ser tan elevados que la sala de comunicaciones podría acabar siendo prácticamente inaccesible. El experto gubernamental de Chile expresó su acuerdo y recordó a la Reunión la importancia de llamar por teléfono a la familia en momentos difíciles a pesar del elevado costo de estas llamadas, particularmente en los países en desarrollo. Los participantes acordaron que la Oficina volviera a redactar el texto de conformidad con la propuesta presentada por el observador gubernamental de Francia.

100. El texto propuesto por los expertos trabajadores que había de incluirse en la futura recomendación no fue apoyado por los expertos gubernamentales, puesto que lo consideraban innecesario. El experto trabajador de la Argentina se avino a suprimir el texto.

### *Cocina y despensa*

101. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, y el experto trabajador de la Argentina apoyaron el primer párrafo del texto de la Oficina para todos los buques. La portavoz de los expertos empleadores expresó su acuerdo con la disposición, pero propuso sustituir las palabras «instalaciones adecuadas para preparar las comidas» por «instalaciones apropiadas para preparar las comidas». Tras algunas discusiones sobre el término más claro y conveniente, el experto gubernamental de Noruega propuso eliminar la palabra «adecuadas». Los participantes en la Reunión estuvieron de acuerdo.

102. La Reunión aceptó el segundo párrafo del texto de la Oficina para todos los buques.

103. Con respecto a la propuesta presentada por los expertos trabajadores de que los recipientes de gas debían almacenarse en la cubierta, el experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, no la apoyó, a fin de evitar la duplicación de disposiciones. Esta cuestión de seguridad ya se había abordado en el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, y en el Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros, de la FAO/OIT/OMI. La portavoz de los expertos empleadores apoyó la propuesta presentada por los expertos trabajadores. El experto gubernamental de España también la respaldó, pero propuso añadir las palabras «y deberían controlarse regularmente». Era fundamental para la seguridad de la tripulación controlar con regularidad los recipientes de gas a presión, y no sólo al volver a llenarlos. Si bien el experto trabajador de la Argentina y los expertos gubernamentales de Noruega y Sudáfrica apoyaron la propuesta del experto gubernamental de España, la portavoz de los expertos empleadores se opuso a la misma. El observador gubernamental del Reino Unido advirtió que algunos Estados Miembros carecían de instalaciones para realizar estos controles y que las cuestiones relativas a la protección contra incendios ya se abordaban en otros instrumentos internacionales. Los observadores gubernamentales de Dinamarca y Francia, y un observador de la FAO respaldaron esta postura. La Reunión aceptó la propuesta de los expertos trabajadores sin añadir ningún texto.

104. El experto gubernamental de Noruega, hablando en representación de los expertos gubernamentales, y el experto trabajador de la Argentina apoyaron el tercer párrafo del texto de la Oficina para todos los buques. La portavoz de los expertos empleadores dijo que la disposición sería aceptable si se suprimía la última frase, que era superflua, ya que sólo indicaba que el mejor modo de mantener la despensa seca y fresca era a través de refrigeradores. Los expertos gubernamentales de Canadá, Chile, España y Noruega, y los observadores gubernamentales de Francia y el Reino Unido prefirieron el texto de la Oficina. La portavoz de los expertos empleadores expresó su acuerdo, debido a la expresión calificativa «cuando sea factible». La Reunión adoptó esta decisión.

105. El experto gubernamental de Noruega, interviniendo en nombre de los expertos gubernamentales, aceptó la propuesta de los expertos trabajadores para los buques grandes de que los buques con una eslora superior a 24 metros (frente a los buques de 45 metros de eslora) tuvieran una cocina aparte. La portavoz de los expertos empleadores propuso que la disposición se incluyera en una recomendación.

106. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, apoyó el segundo párrafo aplicable a los buques grandes tal como lo había propuesto la Oficina. El experto gubernamental de Noruega también estimó necesario que los buques tuvieran refrigeradores y que esta cuestión podía abordarse sustituyendo «refrigeradores u otros medios de almacenamiento de baja temperatura» por «refrigeradores y otros medios de almacenamiento de baja temperatura». Los expertos y observadores gubernamentales y el experto trabajador de la Argentina apoyaron esta postura. La portavoz de los expertos empleadores expresó su acuerdo con la redacción, pero dijo que la disposición debería figurar en la recomendación.

#### *Alimentos y agua potable*

107. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, apoyó el primer párrafo aplicable a todos los buques propuesto por la Oficina. El experto trabajador de la Argentina también respaldó la disposición, pero propuso añadir, en la versión inglesa, la palabra «drinking» antes de la palabra «water». Esta propuesta no era pertinente en la versión española, en la que ya figuraba la expresión «agua potable». La portavoz de los expertos empleadores señaló que podrían aceptar el texto de la Oficina tal como había sido enmendado por los expertos trabajadores si se suprimía la palabra «apetitosos» después de la palabra «alimentos». El término era demasiado subjetivo y la cuestión de la calidad ya se abordaba en la disposición. El experto trabajador de la Argentina expresó su desacuerdo, ya que «apetitosos» podría servir para tener en cuenta factores culturales, religiosos o gastronómicos, por lo que iría más allá de la calidad. El experto gubernamental de Sudáfrica y el observador gubernamental de Francia expresaron dudas acerca de que «apetitosos» fuera el término apropiado para atender las inquietudes de los expertos trabajadores. La Reunión pidió a la Oficina que volviera a redactar la disposición en consecuencia.

108. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, apoyó la propuesta de los expertos trabajadores de conferir carácter obligatorio a esta disposición, para que la autoridad competente pudiera establecer las exigencias relativas a las normas y cantidades mínimas de alimentos y agua a bordo («deberá»). Sin embargo, el experto gubernamental de Noruega estimó que la disposición, en su forma enmendada, era excesivamente onerosa, ya que la formulación podría plantear problemas a su país con respecto al control de la aplicación, ya que en ese país las cuestiones prácticas se delegaban en los armadores, y la autoridad competente sólo intervenía al inspeccionar los buques. La portavoz de los expertos empleadores también expresó su desacuerdo con la enmienda. Dado que las directrices de la

Organización Mundial de la Salud podían utilizarse a los efectos del control por el Estado rector del puerto, el observador gubernamental del Reino Unido propuso mantener la redacción del segundo párrafo aplicable a todos los buques tal como figuraba en el texto de la Oficina («podrá»). Los expertos trabajadores y los expertos gubernamentales de Canadá y España respaldaron su postura. La Reunión adoptó esta decisión.

109. El experto gubernamental de Noruega, hablando en representación de los expertos gubernamentales, apoyó la propuesta de los expertos trabajadores para los buques grandes, que exigía que la autoridad competente velara por que los buques llevaran a bordo alimentos y agua que cumplieran determinadas condiciones. Si bien la disposición aplicable a todos los buques obligaba a la autoridad competente a establecer exigencias a este respecto, esta disposición se refería al control de la aplicación. La portavoz de los expertos empleadores no apoyó la propuesta. El Presidente señaló que no había consenso.

110. La propuesta de los expertos trabajadores para la recomendación, que hacía referencia a la formación y la competencia de los cocineros de los buques, fue aceptada por consenso.

#### *Condiciones de limpieza y habitabilidad*

111. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, y el experto trabajador de la Argentina apoyaron la redacción del primer párrafo del texto de la Oficina para todos los buques. Tras una serie de preguntas formuladas por la portavoz de los expertos empleadores sobre quién debería encargarse de mantener el alojamiento en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, se acordó que no sería aconsejable especificarlo, ya que el artículo 8 establecía claramente que incumbía al armador asegurar que el capitán dispusiera de los medios necesarios para dar cumplimiento al Convenio. La disposición para buques grandes relativa a las inspecciones realizadas por el capitán también indicaba que éste era responsable de mantener unas condiciones adecuadas de limpieza a bordo. El texto de la Oficina se aceptó tal y como se había redactado.

112. La Reunión apoyó el texto del segundo párrafo del texto de la Oficina para todos los buques.

113. El experto gubernamental de Chile propuso una nueva disposición para todos los buques relativa a la cuestión de los residuos con el siguiente tenor: «Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y deberán ser retirados de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario». El experto gubernamental de Noruega, si bien en principio estaba de acuerdo con la propuesta, preguntó si la cuestión entraba en el ámbito de aplicación del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques (MARPOL), en cuyo caso se duplicarían disposiciones. El experto gubernamental de Sudáfrica entendió que la cuestión que estaba abordándose era el tratamiento de los residuos a bordo, y no su eliminación. El experto trabajador de la Argentina, el experto gubernamental de España, el observador gubernamental de Alemania y la portavoz de los expertos empleadores señalaron que, en principio, apoyaban la propuesta presentada por el experto gubernamental de Chile. La Reunión decidió que se incluyera dicha disposición.

114. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, y el experto trabajador de la Argentina aceptaron la disposición aplicable a buques grandes, tal como había propuesto la Oficina. El portavoz de los expertos empleadores pidió que el texto se trasladara a la recomendación.

*Modificaciones*

115. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, y el experto trabajador de la Argentina apoyaron el texto de la Oficina. La portavoz de los expertos empleadores prefería trasladar la disposición a la recomendación.

**Nueva Parte VII: Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora***Observaciones generales*

116. El experto gubernamental de Noruega observó que, a juicio de los expertos gubernamentales, la mayor parte de las cuestiones que se abordaban en las disposiciones de la nueva Parte VII debían tratarse independientemente del tamaño del buque. Los expertos y observadores gubernamentales respetaban la decisión de la CIT de que debían formularse normas para buques grandes. No obstante, resultaba difícil formular normas más estrictas que se aplicaran sólo a los buques grandes. Ello no significaba que los expertos gubernamentales opinasen que éstas ya habían sido suficientemente tratadas en el Informe V (1) para la 93.ª reunión de la CIT. Los expertos gubernamentales estaban a favor de incluir más detalles y orientaciones.

117. La portavoz de los expertos empleadores recordó que en la reunión de la CIT de 2004 los empleadores habían insistido en que no querían crear dos categorías de pescadores, y que el Convenio debería aplicarse a todos. Tenía la impresión de que los expertos gubernamentales opinaban de igual manera. Los expertos empleadores aspiraban a elaborar un convenio complementado con una recomendación sin tomar en consideración el tamaño del buque. Por consiguiente, propuso que el título se modificase y rezase como sigue: «Requisitos adicionales recomendados para buques de [...] o más metros de eslora». Además, debería insertarse una introducción del siguiente tenor: «Los requisitos adicionales recomendados para buques de [...] o más metros de eslora figuran en este anexo a título de recomendación».

118. El Secretario de los expertos trabajadores cuestionó la facultad de la Reunión para volver sobre decisiones adoptadas por votación formal durante la CIT. La portavoz de los expertos empleadores afirmó que la Reunión no se había convocado con el objeto de tomar decisiones, sino de adoptar recomendaciones para el debate en la siguiente reunión de la CIT. Si bien los expertos empleadores deseaban recomendar que dicha cuestión fuese reexaminada en dicha reunión, no tenían la intención de volver sobre decisiones adoptadas en la CIT. El experto gubernamental de Noruega señaló que el propósito de la Reunión era estudiar si era o no posible que la Oficina formulase normas más estrictas en relación con la explotación de buques grandes. La Reunión debía determinar áreas que pudiesen ser examinadas en ese sentido. Precisó que no apoyaba la propuesta de los expertos empleadores, y que prefería incluir más detalles en el convenio que en el texto objeto del debate, y se mostró en desacuerdo con trasladar todos los detalles a la recomendación.

*Criterios de clasificación*

119. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, consideraba que tomar la eslora del buque como criterio único de clasificación podía plantear problemas y que el tiempo de permanencia en alta mar le parecía un parámetro más pertinente. Prefería este concepto al de «viaje internacional», puesto que los expertos gubernamentales encontraban dificultades para definir dicho término en el contexto del sector

pesquero. El observador gubernamental de Alemania añadió que si se establecía una clasificación basada en la eslora, se corría el riesgo de crear dos categorías de pescadores. Los pescadores a bordo de buques que midiesen algo menos de los 24 metros propuestos realizaban a menudo tareas similares a las de los pescadores de los buques grandes, pero se beneficiarían de un nivel de protección distinto. La duración del viaje era un mejor criterio. El experto gubernamental del Japón recordó a los participantes en la Reunión la inquietud que había manifestado antes con relación a tomar el tamaño del buque medido en función de su eslora como indicador.

120. El Secretario de los expertos trabajadores estuvo de acuerdo en que el término «viaje internacional» era difícil de definir, y propuso utilizar en su lugar el término «pesca en aguas distantes». Podría hallarse una definición volviendo a redactar las definiciones de la expresión «producción de la pesca en aguas distantes» utilizada por la FAO, que figuraba al final de la introducción en el documento TMEFS/2004. Esta definición revestía particular importancia, dado que el artículo 32 contenido en el Informe V (1) preveía inspecciones periódicas. Era necesario asegurar que el convenio fuera compatible con otros instrumentos internacionales pertinentes. El convenio que se adoptase debería abarcar los países en desarrollo, sin reducir las normas existentes. Sin embargo, era preciso prestar particular atención a las actividades de abanderamiento y de las zonas económicas exclusivas. Respondiendo a una solicitud de aclaración presentada por el experto empleador de los Países Bajos, precisó que los expertos trabajadores se referían a buques que al navegar en aguas distantes quedaban sujetos a una jurisdicción internacional, por ejemplo, la jurisdicción del puerto de otro Estado. Era importante reconocer que las situaciones eran muy diversas, y que las actividades del sector pesquero eran a menudo diferentes de las operaciones del transporte marítimo.

121. El observador gubernamental de Alemania señaló que en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F) se utilizaban los términos «aguas limitadas», que hacía referencia a las aguas que estaban dentro de la propia jurisdicción pesquera de un Estado Miembro, y «aguas ilimitadas», que se refería a las aguas que se hallaban fuera de su jurisdicción pesquera, y sugirió que estos términos también podrían ser útiles para acuñar una definición apropiada. El observador gubernamental de Francia prefería un lenguaje basado en la definición de la FAO, y recordó a los participantes en la Reunión la necesidad de tomar en consideración también las dificultades que se planteaban en relación con las aguas adyacentes a los territorios de ultramar.

122. El observador gubernamental del Reino Unido dijo que si bien la eslora de un buque era un criterio apropiado al examinar la cuestión del alojamiento, no era pertinente en otros ámbitos. Se avino a la opinión expresada por el experto gubernamental de Noruega, y añadió que durante la primera sesión de la Comisión se había solicitado a la Oficina que elaborara disposiciones adicionales para los buques pesqueros grandes, ya que no había tiempo suficiente para identificar los ámbitos necesarios. La Oficina había atendido la solicitud y había redactado tales disposiciones. La Reunión de expertos que estaba celebrándose podía decidir de que no debería haber disposiciones adicionales relativas a la eslora de un buque. Tal conclusión no entraría en conflicto con las decisiones tomadas en junio de 2004. La eslora de un buque podía considerarse un criterio en lo referente al alojamiento, y el tiempo transcurrido en el mar, un criterio para otros ámbitos.

#### *Edad mínima*

123. Los expertos gubernamentales consideraban que esta disposición debería aplicarse a todos los buques. El experto gubernamental de Noruega señaló que una edad mínima para trabajar de noche de 18 años era demasiado restrictiva, porque algunas actividades pesqueras

sólo podían realizarse por la noche. Asimismo, estas normas tenían consecuencias en materia de seguridad, ya que limitaban considerablemente los recursos para los turnos de guardia. Era importante impartir formación a los pescadores jóvenes. En particular, debería permitírseles trabajar por la noche como parte de un programa de formación supervisada; por consiguiente, su exclusión de todo trabajo realizado por la noche plantearía problemas. El texto de los párrafos 4 y 5 del artículo 9, en el Informe V (1), respondía ampliamente a estas preocupaciones. Dado que el término «noche» no aparecía en ningún otro lugar del convenio, la definición no era necesaria. Si el texto no obligatorio hiciera referencia a dicho término, entonces debería incluirse una definición en la recomendación. El observador gubernamental del Reino Unido precisó que, debido a ciertas exigencias técnicas, era necesario aplicar el criterio de la eslora de un buque, ya que no todos los buques podrían transportar la misma cantidad de equipo. Sin embargo, en lo que respecta a las disposiciones sociales, era preciso que todos los buques fueran tratados del mismo modo. La portavoz de los expertos empleadores dijo que el texto sobre la edad mínima debería trasladarse a la recomendación. Esta cuestión debía examinarse, fuera cual fuese el tamaño del buque, y estimaron que el texto actual del artículo 9 contenido en el Informe V (1) era suficiente.

124. El experto trabajador de la Argentina apoyó el texto de la Oficina y pidió que se mantuviera la definición del término «noche». Presentó un texto para su inclusión en una recomendación adicional, con el siguiente tenor: «El horario de trabajo de los pescadores jóvenes no debería exceder de ocho horas al día ni de 40 semanales, y sólo deberían trabajarse horas extraordinarias cuando ello no pueda evitarse por razones de seguridad. Si bien debería preverse suficiente tiempo para las comidas, debería asegurarse a los pescadores jóvenes una pausa de al menos una hora para la comida principal del día». La portavoz de los expertos empleadores estuvo de acuerdo con esta propuesta. El observador gubernamental del Reino Unido señaló que la Reunión no era el foro apropiado para discutir la disposición relativa a la edad mínima, ya que se había acordado que la misma debería aplicarse a todos los buques, y la Reunión sólo estaba examinando las disposiciones adicionales para los buques de una eslora determinada. El experto gubernamental de Sudáfrica expresó su acuerdo con el orador anterior y añadió que los expertos trabajadores deberían plantear estas cuestiones como una enmienda al artículo 9 en la próxima reunión de la CIT, ya que la disposición entraba actualmente en conflicto con el artículo 9.

125. La Secretaria General explicó que no se había alcanzado un acuerdo. Al atenerse a los procedimientos establecidos, el texto se mantendría tal como lo había propuesto la Oficina, y la discusión se retomaría en la próxima reunión de la CIT. La Oficina señalaría en esa oportunidad cualquier conflicto que pudiera plantearse entre esta disposición y otras partes del convenio.

#### *Examen médico*

126. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que sólo debería haber una disposición sobre exámenes médicos. Algunos expertos gubernamentales habían preferido que la edad de 18 años figurara en el párrafo 3, mientras que otros habían propuesto trasladar la disposición a la recomendación. El observador gubernamental del Reino Unido no podía apoyar el primer párrafo, ya que limitaba la aplicación del párrafo 2 del artículo 10 contenido en el Informe V (1), por lo que las disposiciones serían incompatibles con la legislación nacional. El Reino Unido no se oponía a los exámenes médicos. El artículo 10 bastaba, y confería a las administraciones facultades discrecionales para decidir si un examen médico era o no necesario. El observador de la Asociación Internacional del Trabajo recordó a la Reunión la importancia que revestían los exámenes médicos, en particular para los pescadores de más edad. Dichos exámenes eran preventivos, y se habían concebido para evitar perjuicios a la salud personal, proteger la salud pública y evitar daños

económicos. Si se conceden exenciones a estos requisitos, deberían limitarse, por ejemplo, a una única travesía. El Secretario de los expertos trabajadores afirmó que la disposición sobre el examen médico debería conservarse en el anexo en la forma propuesta por la Oficina, porque si el párrafo 2 del artículo 10 fuera aplicable a los buques grandes, entraría en conflicto con el Convenio STCW-F. Al mantener la disposición en el anexo 2, los buques grandes quedarían exentos del párrafo 2 del artículo 10. El texto que figuraba entre corchetes en el párrafo 1 de la disposición propuesta debería eliminarse, ya que no era coherente con lo estipulado en el Convenio STCW-F. La portavoz de los expertos empleadores se opuso a esta propuesta. Las exenciones en lo referente a los exámenes médicos deberían quedar a discreción de la autoridad competente. Por consiguiente, los expertos empleadores no podían aceptar el párrafo 1 de la disposición contenida en el anexo 2. Toda la disposición debería trasladarse a la recomendación; el párrafo 2 del anexo 2 debería eliminarse, y la primera parte del siguiente párrafo debería enmendarse como sigue: «En el certificado médico se deberá hacer constar especialmente que: a) la audición y la vista son satisfactorias para los pescadores para quienes unos niveles aceptables de audición y vista están directamente relacionados con el desempeño eficaz y en condiciones seguras de sus tareas pesqueras, y...». El experto gubernamental de Noruega señaló que la disposición relativa al examen médico debería seguir siendo obligatoria para los buques grandes, en particular porque se había decidido que el convenio no contuviera una exigencia general con relación a la validez. El párrafo 2 de dicha disposición era necesario para asegurar la armonización de los certificados médicos a escala mundial. El experto gubernamental del Canadá observó que entre los participantes en la Reunión había acuerdo sobre la importancia que revestía esta cuestión, y propuso que la discusión sobre este punto prosiguiera en la próxima reunión de la CIT. El experto empleador de los Países Bajos observó que se habían hecho varias referencias al Convenio STCW-F durante esa Reunión y pidió a la Oficina que aclarara la situación de dicho Convenio. El Secretario Ejecutivo aclaró que el Convenio STCW-F no había entrado en vigor debido a un número insuficiente de ratificaciones. El experto empleador de los Países Bajos añadió que en los nueve años que llevaba sin aplicarse el Convenio STCW-F sólo había recibido cuatro ratificaciones, lo que representaba un poco más del 3 por ciento del tonelaje de la flota pesquera mundial, pero para que el convenio entrara en vigor se requerían 15 ratificaciones.

#### *Dotación y horas de descanso*

127. El experto gubernamental de Noruega, en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que el párrafo 1 podría servir de base para un artículo de aplicación para buques grandes. Los niveles mínimos de dotación para la navegación segura del buque eran el único ámbito que los gobiernos podían regular, por lo que se opuso a la propuesta de los expertos trabajadores de ampliar la responsabilidad. La expresión «viajes internacionales» podría no resultar útil en el contexto de esa disposición. En los párrafos 2 y 4 debería insistirse en las horas de descanso, ya que no existía la posibilidad de controlar las horas de trabajo. Los tres últimos párrafos deberían trasladarse a la recomendación. El experto gubernamental del Japón observó que la mejor manera de determinar las horas de descanso por día era a través del diálogo social y el acuerdo de trabajo. Así pues, deberían tomarse en consideración las características de los distintos tipos de pesca. La disposición propuesta por la Oficina debería trasladarse a la recomendación o suprimirse, dado que era excesivamente preceptiva. El portavoz de los expertos trabajadores suscribió el párrafo 1 del texto propuesto por la Oficina. La portavoz de los expertos empleadores se preguntó si, teniendo en cuenta la discusión, no sería aconsejable trasladar toda la disposición a la recomendación y reconsiderar la cuestión en el debate de la reunión de la CIT de 2005.

128. El experto trabajador de la Argentina propuso que se insertase el siguiente texto:

Además, para los buques de eslora igual o superior a [24] metros, los Estados Miembros exigirán que todos los buques pesqueros que enarbolan su bandera dispongan a bordo de un número suficiente de pescadores debidamente cualificados para garantizar la navegación segura y eficaz del buque, teniendo presente en todo momento la seguridad, así como las importantes cuestiones relativas al cansancio, al carácter y condición particulares de las operaciones pesqueras, y a cualquier tratamiento de las capturas. Cuando se establezcan, aprueben o revisen los niveles de dotación, la autoridad competente tomará en consideración los principios que figuren en los instrumentos internacionales aplicables correspondientes, así como la necesidad de evitar o reducir al mínimo las horas de trabajo excesivas, a fin de garantizar horas de descanso suficientes y limitar el cansancio.

El observador gubernamental del Reino Unido señaló que la referencia a la preparación de capturas resultaba problemática. A diferencia de los pescadores y de los operadores de buques, la administración no tenía los suficientes conocimientos técnicos para determinar el número de personas necesarias para este menester. El experto gubernamental de Noruega compartía esta opinión. Si la disposición empezaba, por ejemplo, con las palabras «Los Estados Miembros exigirán que todos los armadores de buques pesqueros garanticen», el párrafo podría ser apoyado para su inclusión en el convenio, puesto que se observaba un cierto apoyo para que la introducción de la dotación segura figurase como requisito. La portavoz de los expertos empleadores dijo que sólo podrían apoyar la propuesta de los expertos trabajadores en la recomendación, si se suprimía la parte del primer párrafo que seguía a «la navegación segura y eficaz del buque». El experto trabajador de la Argentina sólo estuvo de acuerdo en suprimir «y a cualquier tratamiento de las capturas». El experto gubernamental de Noruega y el observador gubernamental del Reino Unido consideraron que el problema seguía existiendo en relación con las «operaciones pesqueras». El Presidente llegó a la conclusión de que no había consenso.

129. Los expertos trabajadores propusieron refundir el párrafo 1 del texto de la Oficina para el convenio y el párrafo 1 de la recomendación, que guardaban relación con un documento donde se especificaba el nivel mínimo de dotación, para que constituyera un nuevo párrafo 1 en el Convenio. El proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo preveía un documento sobre dotación mínima segura y, por lo general, el Convenio SOLAS de la OMI no incluía los buques pesqueros. El experto gubernamental de Sudáfrica apoyó la propuesta y señaló que no podría existir control por el Estado rector del puerto sin un documento sobre dotación mínima segura al que referirse. El experto gubernamental de Noruega se mostró en desacuerdo, consideraba que el convenio sobre la pesca no era el lugar adecuado para incluir dicho documento. Salvo en el caso del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), la OIT no era la organización a la que correspondía tratar dicha cuestión. Los documentos sobre dotación mínima segura para buques mercantes estaban regulados por el Convenio SOLAS de la OMI. No existía ningún documento sobre la dotación mínima segura en vigor para buques pesqueros. Si lo hubiese, debería incluirse en el documento de la OMI. El observador gubernamental de Dinamarca compartió esa opinión, ya que en los buques pesqueros el control por el Estado rector del puerto sólo podía darse en caso de reclamación; por lo que no podía ser el motivo para disponer de dicho documento. El proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo no definía el documento sobre dotación mínima segura, que sólo existía a en el Convenio SOLAS. La Oficina debería estudiar la cuestión más detenidamente. La portavoz de los expertos empleadores suscribió esa postura. El Secretario Ejecutivo recordó que el artículo 34 del Informe V (1) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT (2005) disponía que podía realizarse una inspección en caso de queja o si el buque no cumplía con las normas del convenio. El Presidente señaló la falta de consenso.

130. El Presidente preguntó si había más observaciones sobre los párrafos 2, 3 y 4 del texto de la Oficina. El experto gubernamental del Canadá consideraba que el texto entre corchetes del párrafo 2 estaba redactado en un estilo propio de los convenios colectivos. No era el lugar adecuado para incluir tantos detalles, puesto que podían dificultar la ratificación. Los expertos gubernamentales de Chile y Noruega, el observador gubernamental del Reino Unido y

la portavoz de los expertos empleadores apoyaron esa postura y propusieron suprimir la expresión o trasladarla a la recomendación. El observador gubernamental de Francia se mostró de acuerdo con los párrafos 2-4. El experto gubernamental de España sostuvo que en el párrafo 3 las razones que permitían excepciones temporarias eran demasiado vagas. Las palabras «un número determinado de razones concretas» deberían sustituirse por «razones objetivas o técnicas o por razones concernientes a la organización del trabajo, y respetando los principios generales de la protección de la salva y seguridad de los trabajadores». Esta propuesta había recibido el apoyo de la Comisión Europea y estaba inspirada en la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 2000, y enmendaba la Directiva del Consejo 93/104/CE relativa a determinados aspectos de la organización del tiempo de trabajo para los sectores y actividades no contemplados por la Directiva. El observador gubernamental de Francia no estuvo de acuerdo, porque la propuesta añadía limitaciones que no figuraban en la Directiva 2000/34/CE ni en el Convenio núm. 180, que contenía la misma disposición pero preveía excepciones por medio de convenios colectivos. Los expertos trabajadores suscribieron esa opinión. El experto gubernamental de Noruega se avino a esa postura indicando que, aunque el texto se hubiese extraído de la Directiva 2000/34/CE, era importante no sacarlo de contexto. La Directiva contenía una disposición fundamental que permitía suspensiones a través de la negociación colectiva, lo que la hacía viable para el sector pesquero. El experto trabajador de la Argentina propuso retirar los corchetes y mantener el párrafo 2 en su totalidad. El experto gubernamental de Sudáfrica consideró que si los tres párrafos se aplicaban a buques de eslora superior a 24 metros, éstos deberían trasladarse a la recomendación, en cuyo caso desaparecería la necesidad de incluir el párrafo 3. Debería especificarse la duración del viaje. El Presidente concluyó que al no haber consenso el texto debía mantenerse sin modificaciones.

#### *Acuerdo de trabajo de los pescadores*

131. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, dijo que esta cuestión se aplicaba a los pescadores de todos los buques, no sólo a los de los buques grandes. Incluso la exigencia de un acuerdo de trabajo debidamente redactado no era más estricta para los buques grandes, dado que, habida cuenta de las numerosas disposiciones que contenía el Informe V (1) a la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT en 2005, el acuerdo de trabajo debería ser, *de facto*, por escrito. Aunque los gobiernos no habían abordado la redacción propuesta para el texto de la Oficina, en principio, los párrafos 1 y 2 de texto de la Oficina podrían trasladarse a la parte del Convenio de aplicación para todos los buques pesqueros. El párrafo 3, que figuraba entre corchetes, debería mantenerse como recomendación para los buques grandes. El experto gubernamental de Chile y los expertos trabajadores no estuvieron de acuerdo, por considerar que los párrafos 1-3 deberían permanecer en la parte del convenio aplicable a los buques de eslora superior a 24 metros. La portavoz de los expertos empleadores señaló que no podía apoyar ninguna de las posturas expresadas y propuso de trasladar todos los párrafos a la recomendación.

132. Al experto empleador de los Países Bajos le preocupaba el requisito de que el contrato fuese por escrito (párrafo 1) para todos los buques pesqueros, y preguntó si un contrato no escrito podía tener consecuencias para la relación de trabajo. Un representante de la Oficina explicó que, en la mayoría de los países, se consideraba que la relación de trabajo existía incluso sin un contrato por escrito. El experto empleador de los Países Bajos advirtió que el tribunal de más alto nivel encargado de la resolución de conflictos en materia de seguridad social de su país había dictaminado que una relación de trabajo no existía sin mediar un contrato por escrito y, por consiguiente, había denegado las prestaciones en materia de seguridad social a la gente de mar/pescadores afectados, precisamente porque el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22) y el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de

los pescadores, 1959 (núm. 114), tal como se aplicaba en la legislación holandesa para la gente de mar y los pescadores, prescribían un contrato por escrito para todos los pescadores y la gente de mar. Así pues, un requisito general de esas características podría tener repercusiones negativas para los pescadores, puesto que los contratos no escritos eran una realidad frecuente en el sector pesquero.

133. Además, los expertos empleadores cuestionaban la inclusión de la expresión «armadores de buques pesqueros» en el párrafo 2, ya que con frecuencia el empleador no era el armador del buque pesquero sino la empresa que lo contrataba. El Secretario Ejecutivo aclaró que el artículo 1, apartado *d*), del proyecto de convenio que figuraba en el Informe V (1) a la 93.<sup>a</sup> reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2005) consideraba que «propietario de buque de pesca» era el propietario de un buque pesquero o cualquier otra entidad o persona que asumía la responsabilidad de la explotación del buque. No obstante, el experto empleador de los Países Bajos consideraba que el apartado *d*) del artículo 1 no resolvía completamente la cuestión en lo que se refería a los pescadores cuyos servicios a bordo eran contratados por medio de agencias de colocación. Los expertos empleadores dijeron que era necesario definir con toda claridad cuál era la parte contratante en la relación de trabajo con el pescador. El experto gubernamental de Noruega indicó que en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo se había resuelto la cuestión de la presencia de trabajadores contratados por más de un empleador a bordo de un buque, al disponer que el armador o propietario tenía la responsabilidad de asegurarse de que cada uno de dichos trabajadores dispusiese de un acuerdo de trabajo. Los observadores gubernamentales de Francia y el Reino Unido suscribieron este punto de vista. Por ende, la Oficina tendría que volver a redactar el párrafo 2, para recoger la idea de que el empleador y el pescador debían firmar el acuerdo de trabajo, y que incumbía al propietario asegurarse de que los pescadores estuviesen amparados por dichos acuerdos de trabajo. Los expertos empleadores estuvieron de acuerdo con esta propuesta, pero dijeron que les preocupaba la situación de los pescadores por cuenta propia. El observador gubernamental de Dinamarca indicó que el artículo 16 del proyecto de convenio respondía cabalmente a estas preocupaciones.

### *Repatriación*

134. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que las disposiciones relativas a esta materia deberían aplicarse a todos los buques que efectuasen viajes internacionales, y no sólo a los que superasen un determinado tamaño. Aunque los gobiernos no habían abordado la redacción propuesta para el texto de la Oficina, en principio, los párrafos 1 a 4 podrían trasladarse a la parte del proyecto de convenio aplicable a todos los buques pesqueros. Los expertos gubernamentales no apoyaban la propuesta formulada por los expertos trabajadores con relación al texto del proyecto de recomendación, por considerar que el texto de la Oficina cubría ya la cuestión casi en su totalidad. El observador gubernamental del Reino Unido consideraba que el artículo 18 del proyecto de convenio trataba adecuadamente este punto, y que no tenía sentido prever niveles distintos de protección para la gente de mar y para los pescadores. El hecho de que la propuesta de los expertos trabajadores con respecto al proyecto de recomendación se basase en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo sólo confirmaba esta opinión. Además, en caso de que se estipulasen nuevas disposiciones sobre repatriación relativas a los grandes buques, se crearían dos cuerpos distintos de normas de repatriación, uno para los buques con una eslora superior a 24 metros y otro para los buques con una eslora inferior a 24 metros, que se rigen por el artículo 18. El experto gubernamental de Sudáfrica y el observador gubernamental de Namibia indicaron que compartían esta opinión. Los expertos trabajadores insistieron en que era necesario adoptar disposiciones sobre repatriación para los buques de más de 24 metros de eslora, ya que era muy

poco probable que las embarcaciones de menor tamaño operasen en aguas internacionales. La cuestión planteada no se refería a la aplicación en sí, sino al grado de aplicación. Se habían hecho propuestas en el sentido de suprimir el artículo 18, y no sería posible establecer un vínculo con el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo (CRTM), ya que la adopción del convenio sobre el trabajo en el sector pesquero tendría lugar antes de la adopción del CRTM. Los expertos empleadores preferían que las disposiciones sobre repatriación se aplicasen a todos los buques, y consideraban innecesaria la propuesta de los trabajadores en relación a la recomendación.

### *Contratación y colocación*

135. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, dijo que la eslora no era un parámetro pertinente a estas disposiciones. Restringir la aplicación de las mismas únicamente a los grandes buques plantearía el riesgo de que se establecieran sistemas de contratación y colocación diferentes para distintos grupos de pescadores. Aunque los gobiernos no habían abordado la redacción propuesta para el texto de la Oficina, en principio, las disposiciones en cuestión podrían trasladarse a la parte del proyecto de convenio aplicable a todos los buques pesqueros. El portavoz de los expertos empleadores propuso modificar el texto de la Oficina, sustituyendo las palabras «previa consulta» que figuraban al final del párrafo 1 por las palabras «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales». Ambas disposiciones se aplicarían a todos los buques, por lo que deberían trasladarse al proyecto de recomendación. Los expertos trabajadores dijeron que estas disposiciones correspondían al proyecto de convenio y deberían aplicarse a los buques de una eslora igual o superior a 24 metros. Ahora bien, en la anterior reunión de la CIT, todas las partes habían manifestado su deseo de disponer un margen de flexibilidad en relación a las embarcaciones más pequeñas. Era en tal perspectiva que se había optado por incluir estas disposiciones en la sección relativa a los grandes buques. Asimismo, cabía la posibilidad de que el tamaño no fuese el único factor determinante a la hora de decidir si se deberían aplicar o no disposiciones de más alcance que las normas mínimas. El período de permanencia del buque en el mar también podría constituir un factor determinante.

136. El observador gubernamental de Dinamarca dijo que la postura de los expertos gubernamentales en el sentido de que estas disposiciones deberían aplicarse a todos los buques se había originado en el deseo de no excluir a ciertos grupos de pescadores del ejercicio de derechos fundamentales. Una solución satisfactoria para todos podría ser la adopción de una nueva disposición del tenor siguiente: «Ninguna disposición del presente artículo será considerada como un impedimento para que los Miembros, previa celebración de consultas, extiendan la aplicación del mismo a todos los buques pesqueros». Esta redacción también podría servir de modelo para los puntos anteriores. En la parte relativa al alojamiento figuraba ya una disposición análoga. La propuesta dejaría a los gobiernos la posibilidad de extender a todos los pescadores el ejercicio de ciertos derechos fundamentales. El Secretario de los expertos trabajadores, el experto gubernamental de Noruega y el observador gubernamental de Namibia apoyaron esta postura, por considerar que preservaba la flexibilidad necesaria con respecto a las embarcaciones pequeñas, al tiempo que conservaba el carácter promocional de las disposiciones. El portavoz de los expertos empleadores señaló que también suscribían esta postura, pero precisó que la disposición debería trasladarse a la recomendación, a fin de que los gobiernos pudieran aplicarla cuando lo considerasen conveniente. El Presidente observó que los expertos gubernamentales no habían manifestado objeciones a la propuesta del observador gubernamental de Dinamarca. La Oficina había tomado debida nota de la propuesta, y la cuestión sería examinada nuevamente en la próxima reunión de la CIT.

137. Los expertos trabajadores también propusieron modificar la primera frase del párrafo 1 como sigue «... velar por que el servicio funcione de una manera ordenada que proteja y promueva los derechos en el empleo de los pescadores previstos en este convenio y en la legislación nacional». La propuesta hacía referencia a los problemas que existían en algunos países con respecto al funcionamiento de los servicios de contratación y colocación. Los servicios de contratación para los pescadores deberían proteger a los pescadores y sus derechos, y deberían promover, como parte del sistema de empleo, el mantenimiento de todo servicio público que funcione en un Estado Miembro, así como los derechos contenidos en esas futuras disposiciones. Ese texto se había tomado y era prácticamente idéntico al de la norma A1.5 del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Algunos expertos y observadores gubernamentales habían puesto de relieve que el verbo «promover» contenido en la propuesta de los expertos trabajadores planteaba algunas dificultades. En particular, el observador gubernamental del Reino Unido se preguntaba si la Reunión no podía limitarse al artículo 18, que tenía el mismo objetivo. Suponiendo que un Estado Miembro tuviera ya una legislación en vigor se preguntaba si el verbo «promover» significaría entonces el establecimiento de servicios adicionales para pescadores. El experto gubernamental de Noruega propuso que ese texto se trasladara al Preámbulo, ya que se aplicaba a todo el convenio. Pero no estaba claro el modo en que una disposición de ese tipo podría aplicarse en la legislación nacional. Un representante de la Oficina explicó que las consecuencias de incluir un texto promocional en la legislación nacional variaban en función de si dicho texto aparecía o no en un convenio. Si este texto figuraba en un párrafo dispositivo, se exigiría a los gobiernos que facilitaran información concreta. El experto trabajador de la Argentina convino en que el texto se trasladara al Preámbulo. El Presidente indicó que la ubicación del texto se encomendaría a la Oficina.

138. El experto gubernamental de Sudáfrica expresó su inquietud por la exigencia de «un sistema normalizado de licencias o certificación». Señaló que en el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181) no se exigía a los países ratificantes tener un sistema de registro. El experto gubernamental de Chile expresó una inquietud similar, al señalar que su país carecía de un servicio público de contratación y que dependía exclusivamente de los servicios de las agencias de empleo. El experto de Noruega señaló que en su país tampoco existía un sistema de licencias o certificación, pero se fundaba en la última parte de dicha expresión, según la cual estas agencias privadas podían explotarse de conformidad con «otra forma de reglamentación».

#### *Pago de los salarios*

139. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que esa disposición también debería aplicarse a todos los pescadores, quizás en un artículo 19 ampliado. Algunos gobiernos consideraban que la duración del viaje podía incluirse en esa disposición para asegurar que los salarios se transferían a las familias de los pescadores. El experto gubernamental de Sudáfrica puso de relieve dos conceptos distintos en esa disposición, a saber, el pago de los salarios y la protección de los salarios. Un experto empleador de los Países Bajos señaló que, si bien el texto de esta disposición no planteaba grandes problemas, éste debería trasladarse a la recomendación. Los participantes en la Reunión convinieron en cambiar el texto «Los Miembros deberán asegurarse de» por «Los Miembros deberán exigir», dado que no quedaba claro el modo en que los gobiernos podrían «asegurar» el pago regular de los salarios. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales y haciendo referencia al texto de la recomendación sobre el pago de los salarios, afirmó que, en vista de la discusión sobre los viajes internacionales, probablemente ese texto podía considerarse superfluo. El experto gubernamental de Chile y un experto empleador de los Países Bajos apoyaron el texto propuesto tal como lo había redactado la Oficina.

*Atención médica*

140. El experto gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que esas disposiciones también se aplicaban a todos los buques. Algunos expertos gubernamentales indicaron que el artículo 24 ya era suficientemente detallado. La portavoz de los expertos empleadores afirmó que la atención médica era aplicable a todos los pescadores, y que las disposiciones contenidas en el Informe V (1) eran suficientes.

141. Los expertos trabajadores habían propuesto ampliar el título como sigue «Atención médica y responsabilidad de los armadores de los buques pesqueros» y habían sugerido las siguientes disposiciones del convenio relativas a la atención médica, además de aquellas propuestas en el texto de la Oficina, que deberían aplicarse a buques de más de 24 metros de eslora:

1. Todo Miembro deberá velar por que todo pescador que trabaje en buques que enarbolan su bandera esté cubierto por medidas adecuadas para la protección de su salud y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras estén trabajando a bordo.

2. La protección y la atención previstas en el párrafo 1 serán suministradas, en principio, sin costo alguno para los pescadores.

3. Los Miembros deberán velar por que se adopten medidas que proporcionen protección de la salud y atención médica a los pescadores (incluida la atención dental esencial) que trabajen a bordo de buques que enarbolan su bandera, que:

- a) garanticen la aplicación a los pescadores de todas las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica pertinentes para las tareas que realicen, así como de las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo de buques;
- b) garanticen que se brinde a los pescadores una protección de la salud y una atención médica comparables, lo más posible, con las que gozan generalmente los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y a información y asesoramiento médicos;
- c) garanticen a los pescadores el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea posible;
- d) garanticen que, en la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, los servicios de atención médica y protección sanitaria se presten gratuitamente a los pescadores a bordo de buques o cuando desembarquen en un puerto extranjero, y
- e) que no se limiten al tratamiento de los pescadores enfermos o accidentados, sino que abarquen también medidas de carácter preventivo tales como programas de promoción de la salud y de educación sanitaria.

4. Los Miembros deberán adoptar una legislación que establezca los requisitos aplicables a las instalaciones, el equipo y la formación de enfermería y atención médica a bordo de los buques que enarbolan su bandera (proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, R.4.1.1-2, A4.1 y A.4.3).

142. Los expertos trabajadores habían propuesto además una nueva sección del convenio titulada «Responsabilidad de los armadores de los buques pesqueros», que incluiría las siguientes disposiciones:

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los propietarios de los buques pesqueros que enarbolan su bandera sean responsables de la protección de la salud y de la atención médica de todos los pescadores que trabajen a bordo de buques en conformidad con las siguientes normas mínimas:

- a) los propietarios de los buques pesqueros deberán sufragar los gastos de enfermedad o accidente de los pescadores que trabajen en sus buques;

- b) los propietarios de los buques pesqueros podrán obtener cobertura aseguradora a fin de obtener una compensación en caso de fallecimiento del pescador o de discapacidad prolongada por causa de un accidente de trabajo, de enfermedad o de riesgo profesional;
- c) los propietarios de los buques pesqueros deberán sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación del pescador enfermo o herido, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad, y
- d) los propietarios de los buques pesqueros deberán sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

2. La legislación nacional podrá limitar la responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros por lo que se refiere a los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad.

3. Cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar:

- a) la totalidad del salario mientras el pescador enfermo o herido permanezca a bordo o sea desembarcado en el territorio de un Estado que no sea el Miembro competente, y
- b) la totalidad o una parte del salario, según determine la legislación nacional, desde el momento en que el pescador sea repatriado o desembarcado hasta su curación o (si se produce antes) hasta que tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente.

4. La legislación nacional puede limitar la responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario del pescador desembarcado a un período que no podrá ser inferior a [16] semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

5. La legislación nacional podrá eximir de responsabilidad a los propietarios de los buques pesqueros con respecto a:

- a) la lesión que no se haya producido en el servicio del buque;
- b) la lesión o la enfermedad imputables a un acto voluntario, o a una falta intencional o a la mala conducta del pescador enfermo, herido o fallecido, y
- c) la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

6. Siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad, la legislación nacional podrá eximir a los propietarios de los buques pesqueros de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio.

7. Los propietarios de los buques pesqueros o sus representantes deberán adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por el pescador enfermo, lesionado o fallecido y devolvérselos a sus parientes más próximos (proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, A4.2).

143. El experto trabajador de la Argentina afirmó que la atención médica y la responsabilidad de los armadores de los buques pesqueros en materia de atención médica eran particularmente importantes en el caso de los buques grandes. La importancia de estas cuestiones no se limitaba a los buques grandes, sino también a los buques con una maquinaria compleja a bordo, que aumentaba el riesgo de accidentes. Los ámbitos de explotación también se examinarían en este contexto. Las inquietudes expresadas por los expertos gubernamentales podían ser atendidas por la propuesta presentada por el observador gubernamental de Dinamarca sobre la elaboración de una disposición para que los gobiernos pudieran aplicar estas disposiciones a todos los buques. El Secretario de los expertos trabajadores indicó que se había establecido un vínculo entre esas disposiciones y la seguridad social, en un esfuerzo por vincular las prestaciones de seguridad social a largo plazo con las prestaciones por seguridad social a más largo plazo, y por abordar el problema de los pescadores no domiciliados. Las referencias a la seguridad social se

hacían en previsión de una próxima discusión compleja, y se proponían como una posible solución a esa cuestión. La portavoz de los expertos empleadores estaba convencida de que no era necesario el cambio propuesto al título de esa sección. La responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros podía variar en función de la legislación y la práctica nacionales, y estaba debidamente prevista en las disposiciones que figuraban en el Informe V (1). Habida cuenta de las numerosas referencias a la seguridad social, cuestión compleja que aún no se había debatido, la propuesta de los expertos trabajadores no era aceptable. Algunos expertos y observadores gubernamentales se oponían a que se discutieran las cuestiones relativas a la seguridad social en el contexto de la atención médica, y el observador gubernamental de Dinamarca abogó por que se examinara en otro lugar la responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros. En cualquier caso, el grado de detalle era excesivo para el ámbito de aplicación de la Reunión, cuyos participantes decidieron incluir las propuestas en el informe para que los Estados Miembros pudieran examinarlas antes de la CIT de 2005.

144. El observador de la Asociación Internacional de Medicina Marítima propuso también que el convenio debería prever que la guía médica que han de llevar a bordo los buques grandes debería basarse o ser equivalente a la Guía médica internacional de a bordo o ser equivalente a la misma.

#### *Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes*

145. El experto gubernamental del Canadá dijo que, debido a la importancia de la salud y la seguridad, las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo deberían aplicarse a todos los buques, y no sólo a aquellos cuya eslora fuera igual o superior a 24 metros. Los expertos gubernamentales de Chile y España, y el experto gubernamental de Francia compartían esta opinión. El experto gubernamental de Sudáfrica dijo que, aunque en principio es deseable que se apliquen las mismas disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo a todos los buques, en la práctica tiene que haber dos regímenes diferentes, uno para buques grandes y otro para buques más pequeños. Sin embargo, apoyaba el requisito contenido en el párrafo 4 de una formación básica en materia de seguridad para todos los pescadores. El Secretario de los expertos trabajadores se avino a esta opinión por las diferencias existentes entre los buques pesqueros de todo el mundo. Cuanto más industrial fuera un buque, más amplio debía ser el régimen aplicable. El debate que tuvo lugar en la CIT y los llamamientos a la flexibilidad para los buques más pequeños indicaban que se precisaba una delimitación entre buques grandes y pequeños, aunque esas normas pudieran ampliarse más tarde a los buques de menor tamaño. Las palabras que figuraban entre corchetes «y que realicen viajes internacionales» deberían suprimirse para que las disposiciones se aplicaran a buques de eslora superior a 24 metros. El experto gubernamental de Noruega expresó su acuerdo con los expertos trabajadores y puso de relieve la necesidad de evaluar los riesgos, incluso si ello significaba que las exigencias sólo se contemplaran para los buques grandes y se hicieran extensivas a otros en el momento oportuno, como hacía posible la propuesta de compromiso presentada por el experto gubernamental de Dinamarca. El párrafo 6 debería trasladarse a la sección sobre atención médica. En el párrafo 4 deberían eliminarse los corchetes que figuraban en el texto, ya que no se contemplarían excepciones a una exigencia tan elemental. El experto trabajador de la Argentina apoyó esa postura. La portavoz de los expertos empleadores consideró que el artículo 26 del Convenio propuesto abordaba debidamente las cuestiones de la seguridad y salud en el trabajo y la prevención de accidentes, así como la evaluación de riesgos.

146. El experto gubernamental de España afirmó que no estaba claro quién era responsable de evaluar los riesgos y de gestionar la seguridad y la salud. Debería ponerse énfasis en que la responsabilidad general de la evaluación de los riesgos recaía en el armador. Así pues, en el

primer párrafo, deberían añadirse, después de la palabra «establezcan», las palabras «una evaluación de los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de los buques pesqueros», y en el segundo párrafo, las palabras «sobre cómo evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros» deberían sustituirse por «sobre los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros». El experto empleador del Reino Unido dijo que la evaluación de los riesgos correspondía en última instancia al capitán, se tratara o no del propietario del buque. Los capitanes, con la plena participación de su tripulación, son los únicos que tienen conocimientos prácticos y profundos de sus buques y son capaces de realizar evaluaciones válidas de los riesgos. El observador gubernamental del Reino Unido dijo que incumbía a los gobiernos asegurar que existía una legislación que exigía la realización de dichas evaluaciones, al armador asegurar que la evaluación se llevaba a cabo, y al capitán llevarla a cabo. El experto gubernamental de Noruega compartió esta opinión, y pidió que el texto de la Oficina reflejara más claramente las responsabilidades. Los observadores gubernamentales de Dinamarca y Namibia consideraron que la cuestión estaba debidamente prevista en el artículo 8 del proyecto de convenio. El experto gubernamental de Chile apoyó la enmienda propuesta por España para el segundo párrafo, y el Secretario de los expertos trabajadores aceptaron ambas propuestas presentadas por el experto gubernamental de España.

### *Seguridad social*

147. El observador gubernamental del Reino Unido propuso una modificación al artículo 27 del proyecto de convenio, que tendría el tenor siguiente: «Los Miembros deberán garantizar que los pescadores que están sujetos a su legislación sobre seguridad social y, en la medida en que lo prevean las leyes nacionales, las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se aplican a los trabajadores en tierra». Este nuevo texto se basa en una disposición del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. El observador gubernamental de Francia apoyó esta propuesta. El experto gubernamental del Japón dijo que se modificase «los pescadores que están sujetos» por «los pescadores que tengan residencia habitual en su territorio estén sujetos» y que se añadiese también «que tengan residencia habitual en su territorio» después de «trabajadores» dado que no era el Estado del pabellón sino el Estado de residencia el que debería hacerse cargo de las prestaciones a largo plazo de los pescadores. Asimismo, afirmó que examinaría detenidamente la propuesta del Reino Unido. Por su parte, el observador gubernamental del Reino Unido indicó que no podía apoyar la modificación presentada por escrito a la Oficina por el Gobierno de los Países Bajos, por considerarla excesivamente compleja. Con respecto a la propuesta de la Oficina, consideraba que después de las palabras «cooperación internacional» deberían añadirse las palabras «, inclusive mediante acuerdos de seguridad social bilaterales o multilaterales,», a fin de extender la cobertura a los no nacionales. Suscribió esta opinión el observador gubernamental de Francia.

148. Un consejero del observador gubernamental de Francia compartió la preocupación del observador del Reino Unido por que se especificara el proyecto de texto en relación con la cuestión de la seguridad social. Al mismo tiempo, dijo que dado que era una cuestión delicada sobre la que era difícil alcanzar un consenso por la gran diversidad de situaciones que existían en los diversos países, era importante no llegar a una propuesta que fuera demasiado complicada o detallada. Se debería tratar de elaborar un instrumento que pudieran ratificar el mayor número posible de Estados. En este sentido, propuso que se podrían adoptar diversos enfoques, algunos de los cuales figuraban en la propuesta de texto presentada recientemente por el Gobierno de los Países Bajos y que se basaba en líneas generales en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Sería necesario lo siguiente:

- 1) establecer claramente la responsabilidad que incumbía a los Estados del pabellón: a este respecto Francia compartía la opinión de los Países Bajos, que favorecía el principio de que

el Estado del pabellón debería proporcionar protección a los pescadores residentes en el territorio de dicho Estado;

- 2) hacer hincapié en la necesidad, a la que se hacía también referencia en la propuesta de los Países Bajos, de prever una cláusula derogatoria de dicho principio cuando se aplicasen sistemas de integración regional;
- 3) prever una disposición para promover la cooperación internacional, en particular a través de acuerdos bilaterales, a fin de solucionar los problemas de coordinación y de continuidad en la adquisición de derechos;
- 4) decidir si se han de especificar o no, como lo hacía la propuesta de los Países Bajos, las ramas que abarca la protección de la seguridad social y sobre todo examinar la importancia de exigir que los Estados Miembros se hagan cargo de al menos dos de ellas cuando ratifiquen el convenio. En su opinión, muchos países podrían considerar que la exigencia era excesiva, dado que la rama más importante, la relativa a los accidentes en el trabajo y las enfermedades profesionales, era objeto de protección obligatoria de conformidad con el Informe V (1), artículo 29. Dado lo peligrosas que eran las ocupaciones de la pesca marítima, estaba claro que se debería dar prioridad a dicha protección;
- 5) y por último, contemplar la posibilidad de proporcionar una protección progresiva y escalonada para aquellos países cuyos sistemas eran incompletos o que carecían totalmente de ellos.

149. El observador gubernamental de Dinamarca dijo que el texto propuesto por el Gobierno de los Países Bajos era una buena base para la discusión.

150. El experto gubernamental del Japón apoyó el nuevo texto propuesto por la Oficina que figura en el apartado relativo a la seguridad social en la página 7 del documento TMEFS/2004. Señaló que había partes del texto del artículo 28 como «los principios de igualdad de trato» y «que tengan en cuenta la situación de los pescadores que no son nacionales» que no estaban claras y podían inducir a error. Propuso que se suprimiera el artículo 28 y que se sustituyera por el texto propuesto por la Oficina.

151. El Secretario de los expertos trabajadores dijo que había tres cuestiones fundamentales por resolver. La primera se refería a determinar en qué medida los problemas planteados en el sector pesquero eran iguales a los problemas que afrontaba el sector del transporte marítimo. A juicio de los expertos trabajadores, no había muchas similitudes entre los problemas de ambos sectores porque la inmensa mayoría de los pescadores trabajaban en buques que enarbolaban la bandera del país en que residían y había muchos menos pescadores no domiciliados que gente de mar. La segunda cuestión se refería a la situación en la Unión Europea, que había declarado que la disposición A.4.5.4 del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo era indispensable para su ratificación por los Miembros de la Unión Europea. En realidad, esta disposición revestía interés sobre todo para la gente de mar. La tercera cuestión se refería a que el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), revestía un mayor interés para el sector pesquero. La Reunión no debería tratar de calcar las disposiciones de los convenios sobre la gente de mar respecto de esta materia.

152. La portavoz de los expertos empleadores recordó que la Reunión tenía que examinar una cuestión fundamental con relación a la seguridad social, a saber, la diferencia entre los países desarrollados y los países en desarrollo.

153. El experto gubernamental de Noruega observó que el régimen de seguridad social de los pescadores de Noruega se distinguía del sistema principal de la seguridad social, debido principalmente a la condición de los pescadores por cuenta propia.

154. El Presidente señaló que la Oficina tomaría nota de las opiniones vertidas durante el debate.

**Discusión de las disposiciones relativas al alojamiento, los grandes buques pesqueros y la seguridad social propuestas por la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero**

155. La Secretaría General presentó el documento TMEFS/2004/5 (que figura en el anexo II del presente informe), que incluía disposiciones en las que se había obtenido un consenso — tanto el texto original como el nuevo texto — así como disposiciones en las que no se había alcanzado un acuerdo — el texto original propuesto por la Oficina. Tal y como se había decidido al inicio de la Reunión, el texto de la Oficina se había dejado sin modificaciones en aquellos casos en que no había existido un consenso generalizado. Así pues, el documento necesitaba ser leído conjuntamente con el informe sobre las discusiones (TMEFS/2004/4), que resumía las cuestiones abordadas y las posturas adoptadas durante la Reunión y el resultado del examen de los temas tratados. Tanto los argumentos planteados durante la Reunión como las observaciones recibidas de los mandantes antes de finalizar el año, serían tomados en consideración en la formulación, por parte de la Oficina, de las disposiciones que habrían de incluirse en el Informe V (2) para la 93.<sup>a</sup> reunión de la CIT.

156. El experto gubernamental de Noruega informó de que los expertos y observadores gubernamentales sólo habían examinado el documento a grandes rasgos, y que habían centrado su discusión en la vía del progreso. Como resultado de las discusiones, y a la luz de las explicaciones proporcionadas por la Secretaría General, se mostraron partidarios de que para la siguiente reunión de la Comisión de la Pesca se creasen dos grupos de trabajo para trabajar sobre los temas del alojamiento y de la seguridad social.

157. La Secretaría General informó a la Reunión de que, como respuesta a la decisión de la Conferencia adoptada en junio de 2004 de constituir un grupo de trabajo para examinar la cuestión del alojamiento en junio de 2005, la Oficina había previsto un servicio de interpretación si la Comisión constituía un grupo de trabajo durante la siguiente reunión de la CIT. De esa forma, un grupo de trabajo podría reunirse paralelamente a la Comisión. Si se plantease la necesidad de constituir grupos de trabajo adicionales, tendría que hacerse con los recursos existentes, por ejemplo, uno después de otro.

158. El portavoz de los expertos trabajadores dijo que la expresión «and other» había sido suprimida por error del párrafo 1 de la versión en inglés de las disposiciones del convenio para todos los buques relativas a la ropa de cama, vajilla y artículos diversos. En segundo lugar, la Reunión había convenido en sustituir «water» por «drinking water» en la versión en inglés, cambio que no procedía para la versión en español, puesto que en la versión inicial ya figuraba el término «agua potable». También debía tenerse presente en el título de la sección de la versión en inglés.

159. La portavoz de los expertos empleadores lamentó que tal y como se había planteado el texto no era fácil distinguir entre aquellos puntos en los que había existido consenso, allí donde se había coincidido en la introducción de cambios, y los puntos en los que no se había alcanzado una coincidencia de opiniones. El texto debería mostrar allí donde no se había obtenido acuerdo general. Por ejemplo, en el título de la columna «Convenio – Buques de gran tamaño», la palabra «Convenio» debería ir entre corchetes para indicar que no se había obtenido consenso. El experto gubernamental del Japón señaló observaciones que habían sido planteadas por la Secretaría General en el sentido de que iba a ser difícil distinguir entre los distintos grados de consenso obtenido, y se mostró de acuerdo con el método aplicado por la Oficina, siempre y cuando figurase una nota que indicase que el texto no reflejaba necesariamente el consenso obtenido durante la Reunión. También señaló que existían problemas con la utilización del término «propuesta» en el título del nuevo documento. El título, tal y como figuraba, podría no reflejar el resultado. El observador gubernamental del Reino

Unido no consideraba necesario añadir texto al documento para indicar la diversidad de opiniones de los expertos. Todas las inquietudes que se habían planteado durante la Reunión se reflejarían en el informe, que era el lugar donde correspondía que figurasen, y no en el documento TMEFS/2004/5. Ese texto quedaría abierto para su discusión y para insertar texto siempre que fuese necesario. No obstante, se mostró de acuerdo con el experto gubernamental del Japón en el sentido de que el título del documento no resultaba apropiado. El portavoz de los expertos trabajadores manifestó su disconformidad con la propuesta de los expertos empleadores consistente en añadir corchetes, y estuvo de acuerdo con el observador gubernamental del Reino Unido. El experto gubernamental del Canadá convino con la propuesta planteada por el experto gubernamental del Japón de cambiar el título. El Secretario de los expertos empleadores, habida cuenta de lo que se había dicho, no solicitó que el texto incluyese una distinción visual de los distintos grados de consenso del texto, siempre y cuando se incluyese una nota sobre la preocupación de los expertos empleadores a propósito del título «Convenio – Buques de gran tamaño».

160. La Secretaria General reiteró que ese documento no debía leerse solo. Como respuesta a la propuesta del experto gubernamental del Japón, el título del documento podía cambiarse a «Disposiciones relativas al alojamiento, los grandes buques pesqueros y la seguridad social propuestas por la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero». La inclusión de un asterisco después de «sector» con una nota a pie de página podría servir para explicar que el texto contenía disposiciones para las que se no se había obtenido un consenso, y hacer referencia al informe.

161. El experto gubernamental del Reino Unido estuvo totalmente de acuerdo. El secretario de los expertos trabajadores consideraba que la propuesta hecha por el secretario de los expertos empleadores resultaría difícil y confusa. El experto gubernamental de Chile subrayó la importancia que revestían las opiniones minoritarias en cualquier discusión. Continuó apoyando el establecimiento de requisitos para buques grandes, dado que no todos los buques podían regirse por las mismas disposiciones.

162. El Consejero Jurídico informó a la Reunión de los cambios propuestos en relación con las funciones del Comité de Redacción. Se había propuesto que con motivo de la siguiente reunión de la Conferencia, se modificase, con carácter experimental, el comité de redacción de la Comisión técnica constituida para examinar el trabajo en el sector pesquero. Los comités de redacción de las comisiones técnicas de la Conferencia eran básicamente responsables de asegurar que los textos eran jurídicamente correctos y de asegurar la concordancia de las versiones inglesa y francesa de los instrumentos propuestos. La tarea era compleja, debido al proceso de enmiendas y subenmiendas a que eran sometidos los textos. Conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 59 del Reglamento de la Conferencia, los comités de redacción debían constituirse durante los primeros días de actividad de las comisiones técnicas.

163. Si la Mesa de la Comisión técnica observaba que existía consenso, la Comisión podría recurrir a su comité de redacción para que formulase disposiciones que seguidamente serían sometidas al debate de la Comisión técnica en forma de enmiendas, sin que rigiesen en ese caso las disposiciones relativas a plazos y apoyo. Esa «innovación» no afectaba en modo alguno a las funciones habituales de los comités de redacción de las comisiones, ni a las del Comité de Redacción de la Conferencia.

164. El Secretario de los expertos trabajadores agradeció al Consejero Jurídico su provechosa sugerencia. La portavoz de los expertos empleadores añadió que había tomado nota de que los expertos empleadores adoptarían una decisión en relación con esa propuesta durante la siguiente reunión de la CIT.

**Palabras de clausura**

165. La Secretaria General señaló que en la Reunión se habían conseguido una serie de progresos y que había brindado a los mandantes oportunidades adicionales de hacer contribuciones al proyecto de instrumento, así como de aumentar notablemente su participación en el proceso. Durante la reunión de 2004 de la CIT no se había dispuesto de tiempo suficiente para debatir todas las cuestiones importantes, y la Reunión había concedido la oportunidad de discutir el tema del alojamiento, los grandes buques y la seguridad social.

166. El portavoz de los expertos trabajadores dijo que aunque se había avanzado algo, muchas cuestiones habían quedado sin resolver. En cualquier caso, ahora existía una estructura que proporcionaría la flexibilidad necesaria para los pescadores ocupados en la pesca a pequeña escala y en la pesca artesanal, manteniendo al mismo tiempo muchas de las normas existentes. Ello permitiría que se estableciese un equilibrio entre la flexibilidad y aquellas normas que sean pertinentes y que se brindase protección a muchos pescadores que actualmente carecían de ella. Además, el convenio podía fomentar el progreso hacia normas más elevadas. Los expertos trabajadores consideraban que algunas cuestiones eran tan fundamentales que era necesario retener algunos de los requisitos técnicos específicos que figuraban en los instrumentos existentes. Esto revestía especial importancia en el caso del alojamiento y la atención médica, y cualquiera que hubiera estado alguna vez a bordo de un barco pesquero sabría por qué. Los expertos trabajadores estaban preocupados porque no se había tratado debidamente la cuestión de los dormitorios. Esperaba que la Reunión hubiera proporcionado suficiente orientación a la Oficina y que se podría elaborar un texto de gran calidad, que permitiera concluir las discusiones el próximo año. Hizo hincapié en que los expertos trabajadores no trataban de adoptar normas que no fueran pertinentes ni de aumentar la protección de algunos a expensas de otros. Los expertos trabajadores anhelaban que se pudiera adoptar un convenio equilibrado, que brindara protección a los pescadores ocupados en la pesca a pequeña escala y en la pesca artesanal, manteniendo al mismo tiempo las medidas esenciales de los convenios existentes y promoviendo normas más elevadas para todos. Era necesario abordar las negociaciones de forma positiva y reconocer que algunas de las cuestiones eran muy delicadas e importantes para los pescadores. Los expertos trabajadores no querían verse en la obligación de tener que concluir que estarían mejor con las normas existentes y los diversos documentos de orientación, que se estaban finalizando. Los expertos trabajadores deseaban que el proceso avanzase de forma positiva y estaban abiertos a colaborar con otros participantes, antes de la siguiente reunión de la Comisión de la Pesca, en relación con cuestiones que habían quedado pendientes. Dio las gracias a la presidencia por dirigir la Reunión a veces entre aguas turbulentas y con mar picada.

167. La portavoz de los expertos empleadores agradeció a todos los expertos y observadores sus provechosas e interesantes aportaciones. Las reuniones de expertos siempre servían para hacer oír opiniones diversas. La Reunión había demostrado que a todos los participantes les unía la pasión y el compromiso para con el sector pesquero. Las discusiones, y en particular el documento de los expertos trabajadores, serían de gran ayuda para la preparación de la siguiente reunión de la Comisión.

168. El miembro gubernamental de Noruega, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, señaló que se había avanzado y que para aquellos habían sido de gran ayuda especialmente las reuniones de grupos. Las discusiones habían resultado muy constructivas y se habían hecho muchas aportaciones valiosas, que reflejaban la diversidad de opiniones sobre las cuestiones tratadas.

169. El Presidente dijo que había sido un placer presidir la Reunión. El informe de las discusiones, así como las versiones revisadas del texto propuesto constituirían una gran ayuda para la Oficina en la preparación de los documentos para la discusión del siguiente debate, el

---

definitivo, sobre la norma relativa al sector pesquero. Agradeció a todos los participantes, y en particular a los portavoces, su constructiva y cooperativa participación. La Reunión había hecho progresos notables, pero el desafío real aún estaba por llegar.

170. Tras examinar el texto de las disposiciones discutidas por la Reunión, éste fue adoptado por los expertos.

171. El proyecto de informe fue enviado a los expertos y demás participantes para su examen. Los cambios que se recibieron antes del mes de febrero de 2005 fueron incorporados a la versión final.

Ginebra, febrero de 2005.

*(Firmado)* J. O'Neill,  
Presidente.

ANEXO I

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Programa de Actividades Sectoriales

**Disposiciones relativas al alojamiento,  
los grandes buques pesqueros y la seguridad social  
propuestas por la Reunión tripartita de expertos  
sobre el sector pesquero**

Ginebra, 13-17 de diciembre de 2004

Este texto contiene disposiciones respecto a las cuales se alcanzó un consenso y otras respecto a las cuales no se llegó a un consenso en la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero.

## Parte V. Alojamiento y alimentación: propuesta de disposiciones

[Elementos sobre las disposiciones relativas al alojamiento que han de incluirse en la propuesta de un nuevo anexo II y posiblemente Parte VII.]

1. El siguiente texto será aplicable a todos los buques pesqueros con cubierta. De no conocerse la eslora del buque tal como se la define en el Convenio, se podrá utilizar la eslora total como medio para determinar el tamaño del buque en lo que respecta a las disposiciones de esta parte del Convenio. En tales casos, las esloras totales equivalentes a las esloras especificadas son las siguientes:

- 15 metros de eslora (L) – eslora total equivalente: {16,5} metros;
- 24 metros de eslora (L) – eslora total equivalente: {27} metros;
- 45 metros de eslora (L) – eslora total equivalente: {50} metros.

2. Previa consulta, la autoridad competente podrá permitir variaciones de las disposiciones que figuran en esta ~~sección~~ parte en relación con los buques pesqueros ~~que operen solamente en [aguas] del Estado Miembro~~ y que permanezcan normalmente en el mar menos de 24 {36} horas si los pescadores no viven a bordo en el puerto. Cuando se trate de estos buques, la autoridad competente deberá asegurarse de que los pescadores en cuestión ~~afectados~~ dispongan de las instalaciones adecuadas para descansar, alimentarse y asearse. ~~{Tales cambios se reflejarán en la [disposición del Convenio].}~~

3. Toda variación que un Miembro adopte con respecto al párrafo 2 *supra* deberá ser indicada en la primera memoria que éste presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

Cuestión	Convenio <i>Todos los buques</i>	Convenio <i>Buques de gran tamaño</i>	Recomendación
Aplicación	<u>Las disposiciones de esta parte del Convenio deberán aplicarse a los buques pesqueros nuevos. No obstante lo dispuesto en los artículos 2 y 3 del presente Convenio, la</u> <del>La</del> autoridad competente también deberá aplicar las disposiciones de esta parte del Convenio en lo que respecta a los buques existentes, siempre que determine que ello es razonable y <u>factible viable</u> .	La disposición relativa a los buques de eslora igual o superior a [24] metros se podrá aplicar, previa consulta, a los buques [de eslora igual o superior 15 metros pero inferior a 24] metros si la autoridad competente determina, sobre la base de la consulta realizada, que ello es razonable y <u>factible viable</u> . <u>Los pescadores que trabajen a bordo de buques de captura no equipados con instalaciones sanitarias y de alojamiento adecuadas deberán disponer de tales</u>	Las autoridades competentes, al establecer prescripciones o directrices, <u>deberán</u> tener en cuenta las directrices internacionales pertinentes sobre alojamiento, alimentación, salud e higiene relativas a las personas que prestan servicios o viven a bordo de buques, <u>como</u> <del>que abarcan</del> el Código FAO/OTI/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros y las Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
	<i>Todos los buques</i>	<i>Buques de gran tamaño</i>	
Planos y control	<p>La autoridad competente debe comprobar que, cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— se construya un buque;</li> <li>— se reconstruya o se altere sustancialmente el alojamiento de que dispone la tripulación en el buque, o</li> <li>— se <u>cambie el abanderamiento de matrícula</u> dicho buque <u>por primera vez o cuando sea, matriculado de nuevo</u></li> </ul> <p>éste cumpla las prescripciones de esta parte del Convenio.</p> <p>[Definición: la frase «cuando sea matriculado de nuevo» implica la matriculación del buque en un nuevo territorio.]</p>	<p><u>instalaciones a bordo del buque nodriza.</u> Si se transportan pescadores a bordo con el único fin de que presten servicio desde buques pequeños y no forman parte de la tripulación de los buques pesqueros, se deberá proporcionar a tales pescadores alojamiento e instalaciones sanitarias adecuadas:</p> <p>Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, la autoridad competente deberá exigir, cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— se construya un buque, o</li> <li>— se reconstruya o se altere sustancialmente el alojamiento de que dispone la tripulación en el buque;</li> </ul> <p>los planos detallados e información relacionada con el alojamiento que se someterá, para su aprobación, a la autoridad competente, o a una entidad autorizada por ésta.</p> <p>Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento, cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— el buque <u>cambie de abanderamiento sea matriculado por primera vez o se lo matricule de nuevo</u>, o</li> <li>— se reconstruya o se altere sustancialmente el alojamiento de que dispone la tripulación en el buque;</li> </ul>	<p>pesqueros pequeños}, y toda versión <u>revisada de las mismas.</u></p> <p>Si la autoridad competente exige que se realice un estudio inicial o periódico con otros fines (como por ejemplo, estudio relativo a la seguridad) se <u>debería</u> <del>deberá</del> tener en cuenta la posibilidad de llevar adelante, simultáneamente, una inspección del alojamiento de la tripulación.</p> <p>La autoridad competente <u>debería</u> <del>deberá</del> colaborar con organizaciones y organismos pertinentes para la elaboración y divulgación de material educativo, información a bordo y directrices relativas a la seguridad e higiene del alojamiento y la alimentación a bordo de los buques pesqueros.</p>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
	<i>Todos los buques</i>	<i>Buques de gran tamaño</i>	
Proyecto y construcción	<p>Todo alojamiento deberá ser de una altura adecuada. Respecto de los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, la altura mínima será establecida por la autoridad competente.</p> <p><u>No se admitirán Cuando ello sea razonable y viable se deberán evitar que haya 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</u></p>	<p>para constatar que cumple las disposiciones del Convenio. Además de tales inspecciones, la autoridad competente podrá llevar adelante, en forma discrecional, inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.</p> <p>La autoridad competente podrá autorizar a instituciones públicas u <del>otras</del> organizaciones o <u>personas de reconocida competencia e independencia para individuos, que según su criterio sean competentes e independientes,</u> a que lleven a cabo las inspecciones anteriormente indicadas.</p> <p>[Los procedimientos en caso de quejas han de ser reubicados en la sección relativa a la aplicación.]</p> <p>Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, la altura mínima permitida en los alojamientos en los que se deba circular no podrá ser inferior a <u>200 [208] [198]</u> centímetros. La autoridad competente podrá permitir algún tipo de reducción limitada de la altura en cualquier recinto o en parte de un recinto que sirva de alojamiento, si comprueba que dicha reducción: i) es razonable; y ii) no causa incomodidad a los pescadores.</p> <p>Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, no podrá haber</p>	<p><u>Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores deberían estar convenientemente aislados. Todas las cubiertas de protección de las máquinas y todos los mamparos de contorno de las cocinas y de otros locales que despidan calor deberían estar debidamente aislados siempre que el calor pueda resultar molesto en los compartimentos o pasadizos adyacentes. También se deberían adoptar medidas para proporcionar protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y/o de agua caliente.</u></p>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
	<i>Todos los buques</i>	<i>Buques de gran tamaño</i>	
	<p><u>que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, o calderas, paños;</u> tendaderos o cuartos comunes de baño.</p> <p>El alojamiento deberá estar convenientemente aislado; los materiales utilizados para construir los mamparos, paneles, vagras, pisos y ajustes interiores, deberán ser adecuados a tales fines y tendientes a garantizar un entorno saludable.</p> <p>Todos los recintos destinados a alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente.</p> <p>Se deberán adoptar todas las medidas factibles posibles a fin de evitar que las moscas y otros insectos penetren en los buques pesqueros, en especial, cuando tales buques operen en zonas infestadas de mosquitos.</p> <p>Las diferentes partes del alojamiento de la tripulación deberán, siempre que sea necesario, estar dotadas de salidas de <u>emergencia</u> <u>socorro</u>.</p>	<p>aberturas que comuniquen los dormitorios con las bodegas de pescado y la sala de máquinas, o calderas, paños, tendaderos o cuartos de baño comunes; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar debidamente contruidos con acero, o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas.</p>	<p><u>Los mamparos interiores deberían estar contruidos con un material aprobado que no permita que aniden parásitos.</u></p> <p><u>Los dormitorios, comedores, salas de esparcimiento y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberían estar convenientemente aislados para impedir la condensación o el calor excesivo.</u></p> <p><u>Cuando sea técnicamente posible, las tuberías maestras de vapor y de escape de los chigres y equipo similar no deberían pasar por el alojamiento de la tripulación ni por los pasadizos que conducen al mismo. Cuando pasen por el alojamiento y los pasadizos mencionados, las tuberías deberían estar debidamente aisladas y recubiertas.</u></p> <p><u>Los paneles o vagras interiores deberían ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No debería usarse tablazón con ranuras u orificios ni ningún tipo de construcción que permita que aniden parásitos.</u></p> <p><u>La autoridad competente debería decidir en qué medida deberán tomarse disposiciones en la construcción del alojamiento para prevenir incendios o para retrasar su propagación.</u></p> <p><u>Los mamparos y techos de los dormitorios y comedores se deberían poder mantener limpios fácilmente y, si se pintan, deberían</u></p>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
	<i>Todos los buques</i>	<i>Buques de gran tamaño</i>	<p><u>utilizarse colores claros: no deberían utilizarse baños de cal.</u></p> <p><u>La superficie de los mamparos interiores debería renovarse o restaurarse cuando sea necesario.</u></p> <p><u>Los materiales y la construcción del piso de los locales destinados al alojamiento de la tripulación deberían ser aprobados, y la superficie de los pisos debería poder limpiarse fácilmente y ser impermeable a la humedad.</u></p> <p><u>Los puentes descubiertos situados encima del alojamiento de la tripulación deberían estar revestidos de una capa aislante de madera o de material análogo.</u></p> <p><u>Cuando los pisos sean de una materia compuesta, se deberían redondear las juntas con los mamparos para evitar la formación de grietas.</u></p>
Ruido y vibraciones	La autoridad competente deberá adoptar las medidas necesarias para reducir el ruido y las vibraciones excesivas en el alojamiento de la tripulación.	La autoridad competente, respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, adoptará normas relativas al ruido y las vibraciones en el alojamiento de la tripulación que asegurarán una protección adecuada para los pescadores contra los efectos de tales ruidos y vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones.	<p><u>Los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y de alojamiento deberían estar en conformidad con las pautas internacionales de la Organización Internacional del Trabajo relativas a los niveles de exposición a factores ambientales en el lugar de trabajo y, cuando proceda, con la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional y con todo instrumento de enmienda ulterior y complementario relativo a los niveles aceptables de ruido a bordo de buques.</u></p>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
Ventilación	<p data-bbox="398 154 542 174"><i>Todos los buques</i></p> <p data-bbox="398 197 784 346">El alojamiento de la tripulación deberá estar ventilado, teniendo en cuenta las condiciones climáticas imperantes. El sistema de ventilación proporcionará aire de manera adecuada en cualquier tipo de condiciones.</p> <p data-bbox="398 362 784 458"><u>Quando sea factible</u> <del>De ser posible</del>, los mecanismos de ventilación deberán estar preparados para proteger a los no fumadores contra el humo del tabaco.</p>	<p data-bbox="808 154 1002 174"><i>Buques de gran tamaño</i></p> <p data-bbox="808 197 1179 683">Los buques de eslora igual y superior a [24] metros; estarán <u>equipados provistos con un sistema de ventilación del alojamiento que deberá poder regularse de forma que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y garantice una circulación suficiente de aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. medios mecánicos de ventilación o ventiladores eléctricos. Los buques que lleven a cabo sus actividades en regiones tropicales estarán provistos con medios mecánicos de ventilación y ventiladores eléctricos. Cuando sea factible, De ser posible</u>; los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma ininterrumpida <u>mientras cuando</u> los pescadores se encuentren a bordo del buque.</p>	
Calefacción (y aire acondicionado)	<p data-bbox="398 703 797 799">El alojamiento de la tripulación deberá estar provisto de una calefacción adecuada, <u>habida teniendo en cuenta de</u> las condiciones climáticas imperantes.</p>	<p data-bbox="808 703 1166 1008">Los buques de eslora igual o superior a [24] metros, deberán estar provistos de una calefacción adecuada, mediante un sistema de calefacción apropiado, con excepción de los buques pesqueros que operen en zonas tropicales exclusivamente. El sistema de calefacción, suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia, y estará en funcionamiento cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo, y las condiciones lo exijan.</p> <p data-bbox="808 1020 1166 1066">Los buques de eslora igual o superior a [24] metros, <u>exceptuando a los que</u></p>	<p data-bbox="1190 703 1597 931"><u>El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura del alojamiento de la tripulación se mantenga a un nivel adecuado en las condiciones meteorológicas y climáticas normales en que el buque probablemente se encuentre durante su servicio. La autoridad competente debería establecer la norma que ha de cumplirse a este respecto.</u></p> <p data-bbox="1190 943 1597 1066"><u>Los medios de calefacción deberían diseñarse de modo tal que no supongan peligro alguno para la salud o la seguridad de la tripulación ni para la seguridad del buque.</u></p>

Cuestión	Convenio <i>Todos los buques</i>	Convenio <i>Buques de gran tamaño</i>	Recomendación
		<u>operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climatológicas hagan innecesaria esta disposición, que operen en climas tropicales</u> deberán estar provistos de aire acondicionado en el alojamiento de la tripulación, el puente, el cuarto de radio y cualquier sala de control central, y cuando fuere <u>factible posible</u> , en las áreas de trabajo.	<u>Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberían estar instalados y, cuando sea necesario, protegidos y provistos de dispositivos de seguridad de forma que se evite el riesgo de incendio y no supongan un peligro o una incomodidad para los ocupantes de los locales.</u>
Iluminación	<p>El alojamiento de la tripulación deberá estar adecuadamente iluminado.</p> <p>Cuando sea <u>factible posible</u>, el alojamiento de la tripulación será iluminado con luz natural además de ser alumbrado con luz artificial. En los dormitorios en los que puede penetrar la luz natural, deberá existir un medio de bloquear dicha luz.</p> <p>Además del alumbrado normal del local, deberá haber para cada litera un alumbrado individual que permita leer.</p> <p>Si un buque no está provisto con alumbrado de emergencia en los dormitorios, comedores, pasadizos, y cualquier otro espacio que es o pueda ser utilizado como salida de emergencia, se deberá instalar en tales espacios un alumbrado nocturno permanente.</p>	En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, el alojamiento de la tripulación estará iluminado de conformidad con las normas establecidas por la autoridad competente. La norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona cuya vista sea normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente en cualquier parte del espacio disponible para circular.	<u>Los sistemas de alumbrado no deberían suponer peligro alguno para la salud o la seguridad de la tripulación ni para la seguridad del buque.</u>
Dormitorios	<u>Los dormitorios deberán estar situados en el centro o en la popa del barco. La autoridad competente podrá autorizar, en casos particulares, la instalación de dormitorios</u>	En los buques de eslora igual o superior a [24] metros pero inferior a [45] metros, la superficie por ocupante de los dormitorios, con exclusión del espacio	<u>Los miembros de la tripulación deberían disponer de literas individuales de dimensiones adecuadas. Las literas no deberían colocarse una al lado de la otra de</u>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
	<i>Todos los buques</i>	<i>Buques de gran tamaño</i>	
	<p><del>en la proa del barco, pero nunca delante del mamparo de abordaje, si ese emplazamiento se considerase inconveniente o no práctico a causa del tipo de barco, de sus dimensiones o del servicio a que esté destinado.</del> <u>Alternativa:</u> Si el diseño, las dimensiones y/o el servicio a que esté destinado el buque lo permiten, los dormitorios deberán estar ubicados en un área en la que se minimicen los efectos de la marcha y aceleración del buque. <del>pero nunca delante del mamparo de abordaje.</del></p> <p>La superficie por ocupante, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, y el número de personas por dormitorio deberá proporcionar a los pescadores a bordo, el espacio y confort necesarios, teniendo en cuenta el servicio a que esté destinado el buque.</p> <p>El número de personas que ocupan un dormitorio no debería ser superior a seis personas.</p> <p><u>Cuando sea factible</u> Si es posible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.</p> <p>El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá estar indicado, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.</p> <p>Los miembros de la tripulación dispondrán de literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones</p>	<p>ocupado por las literas y armarios, no podrá ser inferior a [1] metro cuadrado.</p> <p>En los buques de eslora igual o superior a [45] metros, la superficie por ocupante de los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no podrá ser inferior a [1,5] metros cuadrados.</p> <p>Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] [45] metros, el número de personas que pueden ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro personas.</p> <p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, de ser posible, los dormitorios para oficiales serán para una sola persona y en ningún caso los dormitorios contendrán más de dos literas.</p> <p>En los casos particulares en que la aplicación de estas disposiciones resulte imposible o inadecuada por el tipo de barco, sus dimensiones o el servicio a que está destinado, la autoridad competente podrá permitir excepciones a las disposiciones de los dos párrafos precedentes.</p> <p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a [1,90 por 0,68 metros].</p>	<p><u>forma que para llegar a una de ellas haya que pasar obligatoriamente por encima de la otra.</u></p> <p><u>No deberían superponerse más de dos literas; en el caso de que las literas estén colocadas a lo largo de la banda del buque, no se deberían superponer si están situadas debajo de un ventanillo.</u></p> <p><u>En caso de que haya literas superpuestas, la litera inferior no debería estar colocada a menos de [0,3] metros del suelo; la litera superior debería estar colocada aproximadamente a media distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo.</u></p> <p><u>El armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiere alguna, deberían ser de un material aprobado, duro y liso, que no se corroa fácilmente ni permita que aniden parásitos.</u></p> <p><u>En caso de que se utilicen armazones tubulares para construir las literas, los tubos deberían estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos.</u></p> <p><u>Toda litera debería tener un colchón con resortes de material aprobado o un somier con resortes y un colchón de material aprobado. En el relleno de los colchones no debería utilizarse paja u otro material que permita que aniden parásitos.</u></p> <p><u>En el caso de literas superpuestas, se debería colocar debajo de la litera superior un fondo</u></p>

Cuestión	Convenio <i>Todos los buques</i>	Convenio <i>Buques de gran tamaño</i>	Recomendación
	<p>estarán constituidos de un material adecuado.</p> <p>Todo dormitorio deberá estar construido y equipado de suerte que facilite la limpieza y proporcione comodidad razonable a sus ocupantes. El equipo del que se dispondrá incluye: literas, armarios individuales de dimensiones adecuadas que permitan colgar la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir.</p> <p>La ubicación y equipamiento de los dormitorios deberán garantizar a los hombres y/o las mujeres un adecuado nivel de privacidad, cuando ello fuese viable.</p>	<p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros se deberá disponer de un escritorio adecuado para escribir y una silla.</p> <p><u>Es aconsejable que en todos los buques se disponga de dormitorios separados para hombres y mujeres; estos dormitorios deberán facilitarse en los buques de eslora igual o superior a 24 metros. En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, hombres y mujeres dispondrán de dormitorios separados.</u></p>	<p><u>de madera, lona u otro material apropiado que no deje pasar el polvo.</u></p> <p><u>Los ventanillos de los dormitorios deberían estar provistos de cortinas.</u></p> <p><u>Los dormitorios deberían estar provistos de un espejo, de pequeñas alacenas para los artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar la ropa.</u></p> <p><u>En la medida en que sea factible, las literas de los miembros de la tripulación deberían estar distribuidas de forma que las guardias estén separadas y que las personas que trabajan de día no compartan el dormitorio con personas que hagan guardias nocturnas.</u></p> <p><u>El mobiliario debería estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corroa y que no permita que aniden parásitos.</u></p>
Comedores	<p>Los buques dispondrán de comedores apropiados para su funcionamiento. Cuando fuese posible, el comedor deberá estar separado de los dormitorios.</p> <p>Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberá estar acorde al número de personas que se estima que pueden hacer uso de dicha instalación en cualquier momento.</p> <p>El comedor deberá estar tan cerca como sea posible de la cocina.</p>	<p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros el comedor deberá estar separado del dormitorio.</p> <p><u>En los buques de eslora igual o superior a [45] metros, en función del número de oficiales a bordo, se dispondrá de un comedor separado para uso de los oficiales.</u></p> <p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, se {deberá} {debería} disponer (en el comedor o en cualquier otra parte) y encontrarse siempre al</p>	<p>En los buques de eslora igual o superior a [45] metros, en función del número de oficiales a bordo, <u>debería disponerse se dispondrá</u> de un comedor separado para uso de los oficiales.</p>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
Instalaciones sanitarias	<p data-bbox="398 154 542 174"><i>Todos los buques</i></p> <p data-bbox="398 316 802 515">Las instalaciones sanitarias [retretes, lavabos, bañeras y duchas], adecuadas para el servicio del buque, deberán estar disponibles para toda persona a bordo. Estas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y las normas razonables de <u>calidad</u> <u>confort</u>.</p> <p data-bbox="398 530 802 651">Las instalaciones sanitarias deberán estar construidas de manera tal que eliminen, <u>en la medida en que sea factible en lo posible</u>, todo riesgo de contaminación de los demás espacios.</p> <p data-bbox="398 667 802 735">Las instalaciones sanitarias que han de ser utilizadas por las pescadoras deberán permitir una privacidad razonable.</p> <p data-bbox="398 751 802 924">Todos los pescadores <u>y demás personas a bordo</u> deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para proveer al aseo personal. La autoridad competente, <u>previa celebración de consultas</u>, podrá establecer la cantidad mínima de agua que deberá ser suministrada.</p> <p data-bbox="398 940 802 1036"><u>Todas las instalaciones sanitarias</u> <del>Todos los locales de los retretes</del> deberán estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre que sea</p>	<p data-bbox="808 197 1179 298">alcance de los pescadores un refrigerador de volumen adecuado e instalaciones que permitan obtener bebidas calientes y frías.</p> <p data-bbox="808 316 1179 467">En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, los pescadores que no ocupan habitaciones con instalaciones privadas, deberán disponer de, al menos, una bañera y/o ducha, un retrete y un lavabo cada [4] personas o menos.</p>	<p data-bbox="1190 197 1608 322"><u>Los retretes deberían ser de una clase aprobada y estar equipados con un depósito de agua abundante, que funcione en todo momento y pueda controlarse de forma independiente.</u></p> <p data-bbox="1190 338 1608 563"><u>Las tuberías de aguas servidas y de evacuación deberían tener dimensiones adecuadas y estar construidas de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de obstrucción y se facilite su limpieza. Dichas tuberías no deberían atravesar los depósitos de agua dulce o potable; cuando sea factible, tampoco deberían pasar por los techos de los comedores o los dormitorios.</u></p> <p data-bbox="1190 579 1608 647"><u>Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deberían cumplir los siguientes requisitos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1190 663 1608 783">a) <u>los suelos deberían ser de un material duradero aprobado, de fácil limpieza e impermeable a la humedad, y estar equipados con un sistema adecuado de desagüe;</u></li> <li data-bbox="1190 799 1608 892">b) <u>los manparos deberían ser de acero o de cualquier otro material aprobado y ser estancos hasta una altura de por lo menos 0,23 metros a partir del suelo, y</u></li> <li data-bbox="1190 907 1608 952">c) <u>los locales deberían tener iluminación, calefacción y ventilación suficientes.</u></li> </ul> <p data-bbox="1190 968 1608 1064"><u>Los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener</u></p>

Cuestión	Convenio <i>Todos los buques</i>	Convenio <i>Buques de gran tamaño</i>	Recomendación
	<p>independiente de cualquier otra parte del alojamiento.</p> <p>Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán facilitar la limpieza fácil y eficaz de tales instalaciones. Los pisos deberán estar provistos de un revestimiento antideslizante.</p>		<p><u>comunicación directa con los dormitorios ni con ningún pasadizo entre los dormitorios y los retretes que no tenga otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no debería aplicarse a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro. Cuando haya varios retretes en un mismo local, éstos deberían estar separados por tabiques que garanticen su aislamiento.</u></p>
Lavanderías	<p>Se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, de manera apropiada para el servicio del buque.</p>	<p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, se deberá disponer de instalaciones para lavar, y secar y <u>planchar</u> la ropa.</p> <p>En los buques de eslora igual o superior a [45] metros, se emplazarán dichas instalaciones en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que esté suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para <u>secar tender</u> la ropa.</p>	
Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados	<p><u>Cada vez que sea necesario</u> <del>De ser posible,</del> se deberá <u>facilitar</u> <del>disponer</del> de una cabina aislada <u>al para</u> el pescador que sufra una enfermedad o que esté lesionado.</p>	<p>En los buques de eslora igual o superior a [45] metros, se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar debidamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas.</p>	
Otras instalaciones	<p>Se deberán <u>disponer de un lugar adecuado</u> <del>instalar armarios en número suficiente</del> para colgar <u>la ropa impermeable</u> <del>los trajes de hule</del> <del>[impermeable]</del> fuera de los dormitorios, pero en sitios fácilmente accesibles desde éstos.</p>		

Cuestión	Convenio <i>Todos los buques</i>	Convenio <i>Buques de gran tamaño</i>	Recomendación
Ropa de cama, vajilla y artículos diversos	Se deberá proporcionar a todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque vajilla y ropa de cama apropiadas.		
Salas de recreo		En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo salas de recreo, comodidades y servicios apropiados. <del>En los buques de eslora inferior a [45] metros, la sala de recreo podrá estar ubicada en el comedor.</del>	En los buques de eslora inferior a [45] metros, la sala de recreo podrá estar ubicada en el comedor. <u>Las instalaciones y servicios de esparcimiento deberían revisarse con frecuencia a fin de asegurar que son apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de avances técnicos, funcionales o de otra índole que sobrevengan en el sector pesquero.</u> <u>El mobiliario de las instalaciones de esparcimiento debería incluir, por lo menos, un estante para libros y lugares para leer y escribir y, cuando sea factible, para juegos.</u>
Sala de comunicaciones	<u>Cuando sea factible, todos los pescadores a bordo del buque tendrán un</u> Se deberá proporcionar acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo que no excederá del costo efectivo de la comunicación para el propietario del buque pesquero. <u>todos los pescadores a bordo del buque; para que realicen comunicaciones por motivos personales y a un costo razonable; en la medida de lo posible.</u>		
Cocina y despensa	Todo barco pesquero deberá estar provisto de instalaciones adecuadas para preparar las comidas, situadas, siempre que sea posible, en una cocina separada.	En los buques de eslora igual o superior a [24] [45] metros, se deberá disponer de una cocina separada.	

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
	<i>Todos los buques</i>	<i>Buques de gran tamaño</i>	
Alimentos y agua potable	<p>La cocina, o las instalaciones adecuadas para preparar las comidas en las que no se dispone de una cocina separada, deberán ser de dimensiones adecuadas y estar bien iluminadas y ventiladas, y debidamente equipadas y mantenidas.</p> <p><u>Cuando en la cocina se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta.</u> Se dispondrá la instalación de una despensa de volumen adecuado que pueda ser ventilada y mantenida seca y fresca para evitar que se deterioren los alimentos.</p> <p><u>Cuando sea posible, En caso necesario,</u> se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento de baja temperatura.</p> <p><u>Habida cuenta de los marinos a bordo, de sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos y de la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad.</u> Se suministrará a todos los pescadores que estén a bordo del buque alimentos apetitosos y agua potable en cantidad y calidad suficientes y que tengan un valor nutricional adecuado.</p> <p>La autoridad competente podrá establecer las exigencias relativas a las normas y cantidades mínimas que se deberán observar respecto de los alimentos y el agua potable que se suministre a bordo.</p>	<p>En los buques de eslora igual o superior a [24] metros, se deberá disponer de una despensa y refrigeradores <u>y de otros</u> medios de almacenamiento de baja temperatura.</p>	<p><u>Los pescadores empleados como cocineros, que tengan responsabilidades en la preparación de los alimentos, deberían estar debidamente formados y calificados para ejercer estas funciones a bordo.</u></p>

Cuestión	Convenio	Convenio	Recomendación
Condiciones de limpieza y habitabilidad	<p data-bbox="398 154 542 174"><i>Todos los buques</i></p> <p data-bbox="398 202 797 352">El alojamiento de la tripulación deberá mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en él ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes.</p> <p data-bbox="398 364 797 412">La cocina y la despensa deberán mantenerse en condiciones higiénicas.</p> <p data-bbox="398 425 797 522"><u>Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados, y deberán ser retirados de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario.</u></p>	<p data-bbox="808 154 1179 174"><i>Buques de gran tamaño</i></p> <p data-bbox="808 202 1179 683">Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, la autoridad competente deberá ordenar que el capitán, o cualquier otra persona que actúe bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para garantizar que el alojamiento de la tripulación esté limpio, sea habitable y seguro, y que se mantiene en buenas condiciones, que el suministro de alimentos y agua potable es suficiente, y que la cocina y los locales y equipamientos de despensa se mantienen en condiciones higiénicas y en buen estado. Se deberá llevar un registro, que podrá ser consultado, de los resultados de tales inspecciones como también las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se hubiesen detectado.</p>	
Modificaciones	<p data-bbox="398 707 797 1060">Para el caso de los buques pesqueros en los que se debe tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de aquellos pescadores que observen prácticas sociales y religiosas diferentes y distintivas, la autoridad competente podrá, previa consulta, permitir la introducción de modificaciones a esta parte del Convenio siempre que tales modificaciones produzcan ventajas que tengan por efecto establecer que, en conjunto, no sean menos favorables que las que hubieran podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio.</p>		

## Nueva Parte VII. Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora

Las disposiciones de esta parte se aplican a los buques de una eslora igual o superior a [24] metros [y a los buques dedicados a la pesca en aguas distantes]. Todo Miembro, previa consulta, podrá extender la protección prevista en esta parte a los pescadores que trabajen a bordo de buques de una eslora inferior a 24 metros.

---

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

---

### Edad mínima

Además, respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros, estará prohibida la contratación de pescadores menores de 18 años de edad para que presten servicios durante la noche. [A los efectos del presente [artículo], se definirá al término «noche» de conformidad con la legislación y práctica nacionales. Abarcará un período de nueve horas como mínimo, que comienza, a más tardar, a medianoche y que finaliza nunca antes de las 5 horas.]

### Examen médico

Las siguientes disposiciones se aplicarán a los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros [que normalmente permanecen en el mar por un período de más de tres días] [contratados para realizar viajes internacionales].

1. No se aplicará el párrafo 2 del artículo 10 [a esta parte del Convenio].
2. En el certificado médico se deberá hacer constar especialmente que: *a)* la audición y la vista de la persona examinada son normales, y *b)* la persona no sufre enfermedad alguna que pueda agravarse con el servicio en el mar o que la incapacite para realizar dicho servicio o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.
3. El certificado médico tendrá una validez de un período máximo de [dos] años salvo que el pescador sea menor de [18] [21] años de edad, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año.

### Edad mínima

[El texto que sigue es el único pasaje de la recomendación, en la parte VII, aplicable a todos los buques.]

El horario de trabajo de los jóvenes pescadores no debería exceder de ocho horas diarias ni de 40 semanales, y sólo deberían trabajarse horas extraordinarias cuando ello no pueda evitarse por razones de seguridad.

Aunque debería concederse tiempo suficiente para todas las comidas, los jóvenes pescadores deberían disponer de una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día.

### Examen médico

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

4. Si el período de validez de un certificado vence durante el viaje, éste seguirá vigente hasta la finalización de dicho viaje.

#### **Dotación y horas de descanso**

Además, respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros [y que realizan viajes internacionales].

1. La autoridad competente deberá establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores y calificaciones exigidas.
2. Previa consulta, la autoridad competente deberá, establecer, con el objeto de reducir el cansancio, el número mínimo de horas de descanso del que dispondrán los pescadores en un período de 24 horas y de 7 días. [El número mínimo de horas de descanso que establezca la autoridad competente no [deberá] [debería] ser inferior a 10 horas de descanso en un período de 24 horas y a 77 horas de descanso en un período de siete días.]
3. Respecto del párrafo 2, la autoridad competente podrá permitir excepciones temporarias a los límites que establezca, por un número determinado de razones concretas. Sin embargo, en tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorios lo más pronto posible.
4. La autoridad competente podrá, previa consulta, establecer prescripciones alternativas a fin de garantizar que los pescadores dispongan de una cantidad adecuada de horas de descanso. Sin embargo, tales alternativas no podrán imponer un nivel de protección menos favorable que el establecido en el párrafo 2.

#### **Acuerdo de trabajo de los pescadores**

Además, las siguientes disposiciones se aplicarán a los pescadores que presten servicios en buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros [y que realicen viajes internacionales].

1. A todo pescador al que se aplica esta parte del Convenio se le entregará un acuerdo de trabajo debidamente redactado en el que figurarán las condiciones en las que debe prestar sus servicios a bordo del buque.

#### **Dotación y horas de descanso**

1. La autoridad competente deberá otorgar a todo buque de eslora igual o superior a [24] metros un documento en el que se especifique el nivel mínimo de dotación, con inclusión del número de pescadores y calificaciones requeridas.

#### **Acuerdo de trabajo de los pescadores**

---

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

---

2. Los armadores de buques pesqueros deberán asegurarse de que los pescadores tengan un acuerdo de trabajo firmado. El acuerdo de trabajo deberá estar firmado por el armador de buques pesqueros o su representante autorizado, y por el pescador.
- [3. Además de las indicaciones mínimas que deben incluirse de conformidad con las disposiciones del anexo I, en el acuerdo de trabajo de los pescadores deberá figurar lo siguiente:
- a) los días de vacaciones anuales pagadas o la fórmula utilizada para calcularlas, cuando las vacaciones se calculen mediante una fórmula, de ser procedente;
  - b) las prestaciones de salud y de la seguridad social que el armador de buques pesqueros deberá proporcionar al pescador, cuando ello fuere procedente;
  - c) el derecho del pescador a la repatriación;
  - d) referencia al convenio colectivo, de ser procedente.]

### **Derecho a la repatriación**

Las siguientes disposiciones se aplicarán a los pescadores que presten servicios a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros [y realicen viajes internacionales].

1. Los Miembros velarán por que los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su bandera tengan derecho a la repatriación en el caso de que el acuerdo de trabajo de los pescadores convenido por un período o viaje específico venza en el exterior o sea resuelto por el pescador por justa causa o por el armador de buques pesqueros; o que los pescadores se vean incapacitados de prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o que no se pueda esperar que cumplan sus obligaciones en determinadas circunstancias.
2. El costo de la repatriación será sufragado por el armador de buques pesqueros, salvo que se haya constatado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador había cometido una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.

### **Derecho a la repatriación**

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

3. Los Miembros deberán, por medio de su legislación u otras medidas, establecer las circunstancias exactas que dan lugar al otorgamiento del derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicios a bordo según los cuales un pescador tiene derecho a la repatriación, y los destinos a los cuales los pescadores pueden ser repatriados.
4. Si un armador de buques pesqueros incumple su obligación de repatriación, el Miembro cuya bandera enarbola el buque deberá adoptar todas las medidas necesarias para llevar a cabo la repatriación del pescador de que se trate y estará facultado para reclamar los gastos en que se hubiese incurrido al armador de buques pesqueros.

### **Contratación y colocación**

Las siguientes disposiciones se aplicarán a los pescadores que presten servicios a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros [y realicen viajes internacionales].

1. Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de pescadores deberá velar por que el servicio funcione de manera ordenada. Si un Miembro tiene servicios privados de contratación y colocación de pescadores en su territorio, éstos sólo podrán operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrá establecerse, mantenerse, modificarse o cambiarse previa consulta.
2. Todo Miembro deberá, por medio de su legislación u otras medidas:
  - a) prohibir que los servicios de contratación y colocación de pescadores empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo, o a disuadirlos de ello;
  - b) exigir que las retribuciones u otras sumas debidas por la contratación o la colocación de pescadores no sean imputadas, directa o indirectamente, en su totalidad o en parte, a los pescadores, y
  - c) velar por que la autoridad competente ejerza un estricto control de todos los servicios de contratación y colocación.

### **Contratación y colocación**

---

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

---

### **Pago de los salarios**

Los Miembros deberán ~~exigir asegurarse de~~ que, en el caso de los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros [, que realizan viajes internacionales] y que reciben un salario, el pago de tales salarios se realice mensualmente, o en función de cualesquiera otros intervalos regulares establecidos en virtud de la legislación nacional, o de acuerdos colectivos. Tales pescadores dispondrán de medios para transferir la totalidad o parte de sus salarios a sus respectivas familias a un costo razonable.

### **Alojamiento y alimentación**

Véase el anexo 1.

### **Atención médica**

Las siguientes disposiciones adicionales se aplicarán a los buques pesqueros de eslora igual o superior a [24] metros [y que realicen viajes internacionales] [que permanezcan en el mar por períodos de más de [tres] días]:

1. La autoridad competente determinará cuál será el equipo y suministros médicos que se deberá llevar a bordo.
2. La autoridad competente o las personas responsables que la autoridad competente [designa] [aprueba] deberán inspeccionar, en intervalos regulares, que dicha autoridad establezca, el equipo y suministros médicos que deben llevarse a bordo, que deberán ser debidamente conservados.
3. Se exigirá que los buques lleven a bordo una guía médica [adoptada] [aprobada] por la autoridad competente.

---

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

---

### **Pago de los salarios**

Respecto de los buques de eslora igual o superior a [24] metros [y que realizan viajes internacionales], todos los pescadores tendrán derecho a percibir un salario mínimo de conformidad con la legislación nacional o los acuerdos colectivos.

### **Alojamiento y alimentación**

### **Atención médica**

1. La autoridad competente, al determinar cuál será el equipo y suministros médicos que se deberá llevar a bordo, debería tener en cuenta las recomendaciones internacionales en esta esfera, como por ejemplo la edición más reciente de la Guía OIT/OMI/OMS médica internacional de a bordo y la Lista modelo de medicamentos esenciales publicada por la Organización Mundial de la Salud, los progresos de las ciencias médicas y métodos de tratamiento aprobados.
2. Las inspecciones del equipo y suministros médico deberán realizarse en intervalos que no sean inferiores a 12 meses. El inspector deberá asegurarse de que: se revisen las fechas de vencimiento y las condiciones de almacenamiento de todos los medicamentos; el contenido del botiquín figure en una lista y se ajuste a las orientaciones médicas utilizadas en el ámbito nacional; los suministros médicos estén etiquetados con nombres genéricos, además de cualquier marca que se utilice, fechas de vencimiento y condiciones de almacenamiento.
3. En la guía médica se deberá explicar cómo se debe utilizar el contenido del equipo y suministros médicos y debería estar concebida de forma tal

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

4. Los buques tendrá acceso a un sistema preestablecido de consultas médicas por radio o satélite para los buques en el mar, que incluye el asesoramiento de especialistas, y que estarán disponibles en todo momento.
5. Los buques dispondrán a bordo de una lista de radios o estaciones satelitales en donde se pueda obtener asesoramiento médico.
6. En la medida en que sea compatible con la legislación y prácticas del Estado Miembro, se deberá proporcionar atención médica gratuita al pescador que esté a bordo o en tierra en un puerto extranjero.

#### **Protección de la seguridad y la salud en el trabajo y prevención de accidentes**

Las siguientes disposiciones adicionales se aplicarán a los buques de eslora igual o superior a [24] metros [y que realicen viajes internacionales].

1. La autoridad competente deberá, previa consulta, exigir que los armadores de buques pesqueros establezcan, de conformidad con la legislación nacional, los acuerdos colectivos y la práctica, los procedimientos que han de ser observados a bordo en lo que respecta a la prevención de accidentes, lesiones de trabajo y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos inherentes al buque pesquero de que se trate.
2. La autoridad competente deberá exigir adoptar las medidas necesarias para asegurarse de que se proporcione a los armadores de buques pesqueros, capitanes, pescadores y demás personas la orientación y el material de formación suficientes y adecuados como así también toda otra información

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

- que permita a las personas que no son médicos atender a un enfermo o lesionado a bordo siguiendo o no las instrucciones médicas por radio o por comunicación satelital. En la preparación de la guía se deberán tener en cuenta las recomendaciones internacionales en esta esfera, con inclusión de la edición más reciente de la Guía OIT/OMI/OMS médica internacional de a bordo y la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas.
4. Las consultas médicas que se realicen por radio o comunicación satelital deberán ser gratuitas para todos los buques independientemente de la bandera que enarboles.
  5. Los buques deberían llevar un formulario normalizado de informe médico adoptado por la autoridad competente para uso de los capitanes de buque y del personal médico pertinente en tierra y a bordo. El formulario y su contenido deberían tener carácter confidencial y sólo deberían utilizarse para facilitar el tratamiento de las personas a bordo del buque.

#### **Protección de la seguridad y la salud en el trabajo y prevención de accidentes**

1. Los procedimientos que han de ser observados a bordo en lo que respecta a la prevención de accidentes deberían estar concebidos con el objeto de hacer que los pescadores participen en la identificación de los peligros y peligros potenciales como también en la aplicación de las medidas para reducir o eliminar tales peligros.
2. Cuando la autoridad competente se asegure de que se proporcione a los armadores de buques pesqueros, capitanes, pescadores y demás personas la orientación y material de formación suficientes y adecuados como así también toda otra información apropiada sobre cómo evaluar y gestionar

---

Disposiciones adicionales del Convenio relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

---

---

Recomendaciones adicionales de la Recomendación relativas a los buques de eslora igual o superior a [24] metros

---

- apropiada sobre cómo evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros.
3. Los armadores de buques pesqueros tendrán la obligación de proporcionar a los pescadores ropas y equipos de protección adecuados.
  4. Los armadores de los buques pesqueros 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. [La autoridad competente podrá exonerar de esta exigencia a los pescadores que hayan demostrado conocimientos y experiencia equivalentes.]
  5. Los armadores de buques pesqueros deberán asegurarse de que los pescadores conozcan suficientemente el equipo y sus métodos de funcionamiento, incluidas las medidas de seguridad, antes de utilizar el equipo o de participar en las operaciones de que se trate.
  6. En la medida en que sea compatible con la legislación y prácticas del Estado Miembro, se deberá proporcionar atención médica gratuita al pescador que esté a bordo o en tierra en un puerto extranjero.
- los riesgos para la seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros, debería tomar en cuenta las normas internacionales, códigos, guías y toda otra información existente, mantenerse actualizada y utilizar la investigación y las guías internacionales relativas a la seguridad y la salud en el sector pesquero, que abarcan la pertinente investigación en cuestiones relacionadas con la seguridad y salud en el trabajo en general, lo que podría ser de aplicación para el trabajo a bordo de los buques pesqueros.
3. Los buques que realizan viajes internacionales deberían llevar documentos justificativos de que los pescadores han recibido una formación básica en materia de seguridad o de que se les ha exonerado de cumplir dicha exigencia.
  4. La autoridad competente debería adoptar las medidas necesarias para garantizar que se celebren consultas regulares en materia de seguridad y de salud con el objeto de cerciorarse de que todas las personas interesadas estén razonablemente informadas sobre los progresos realizados en dicha esfera, a escala nacional, internacional y de otra índole, y sobre su posible aplicación a los buques pesqueros que enarbolan la bandera del Miembro de que se trate.

**Seguridad social**

Después del artículo 27, debería figurar en el proyecto de convenio una disposición adicional que dijese:

Los Miembros se comprometerán a adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, y tanto individualmente como por medio de la cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para todos los pescadores.

ANEXO II

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**Experts nominated by Governments  
Experts désignés par les gouvernements  
Expertos designados por los gobiernos**

CANADA  
CANADÁ

Mr. Joseph O'Neill  
Chief Executive Officer, Labour Relations Agency  
Government of Newfoundland & Labrador  
P.O. Box 8700  
West block, 4th Floor, Conf. Bldg.  
ST. JOHN'S Newfoundland A1B 4J6  
Canadá  
Fax: +709 729 1759  
E-mail: joneill@mail.gov.nl.ca

Adviser: Ms. Linda L'Heureux  
Conseiller technique: Deputy Director, International Labour Affairs Labour Program  
Consejera técnica: Human Resources & Skills Development Canada  
165 Hôtel de Ville Street,  
Place du Portage, Phase II, 8th Floor  
OTTAWA Ontario K1A OJ2  
Canadá  
Tel.: +819 953 0049  
Fax: +819 997 0126  
E-mail: linda.lheureux@hrsdcc-rhdcc.gc.ca

CHILI  
CHILE

Sr. Andrés González Gutiérrez  
Jefe de Gabinete de la Subsecretaría de Pesca  
Teatinos 120, piso 11  
SANTIAGO  
Chile  
Tel.: +562 4733900 / 56 32 502802  
Fax: +562 4733920 / 56 32 212790  
E-mail: agonzalez@subpesca.cl

JAPAN  
 JAPON  
 JAPÓN

Mr. Hisashi Endo  
 Chief Policy Planner, Fisheries Agency  
 Ministry of Agriculture, Forestry & Fisheries  
 1-2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku  
 100-8907 TOKYO  
 Japón  
 Tel.: +813 3502 7889  
 Fax: +813 3501 5097  
 E-mail: hisashi\_endo@nm.maff.go.jp

Advisers: Mr. Tadahiro Kawata  
 Conseillers techniques: Deputy Director, Maritime Technology Office  
 Consejeros técnicos: Research & Technological Guidance Division  
 Ministry of Agriculture, Forestry & Fisheries  
 Fisheries Agency of Government of Japan  
 1-2-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku  
 TOKYO  
 Japón  
 Tel.: +813 3502 8111 Extn. 7328  
 Fax: +813 3595 1426  
 E-mail: tadahiro\_kawata@nm.maff.go.jp

Mr. Masahiko Hayashi  
 Counsellor  
 Permanent Mission of Japan  
 3, chemin des Fins  
 Case Postale 337  
 1211 GENEVE 19  
 Suiza  
 Tel.: 022 7173111  
 Fax: 022 7173774  
 E-mail: masahiko.hayashi-2@mofa.go.jp

Mr. Ichiro Takahashi  
 Counsellor  
 Permanent Mission of Japan  
 3, chemin des Fins  
 Case Postale 337  
 1211 GENEVE 19  
 Suiza  
 Tel.: 022 717 3105  
 Fax: 022 717 3774  
 E-mail: ichiro2takahashi@aol.com

Mr. Yuji Okazaki  
 Counsellor  
 Fishing Boat & System Engineering Association  
 Nakanoshima 4-23-1  
 KAWASAKI CITY  
 Japón

NORWAY  
NORVÈGE  
NORUEGA

Mr. Haakon Storhaug  
Principal Surveyor  
The Norwegian Maritime Directorate  
P.O. Box 8123 Dep.  
N-0032 OSLO  
Noruega  
Tel.: +47 22 45 45 00  
Fax: +47 22 45 47 50  
E-mail: haakon.storhaug@sjofartsdir.dep.no

Advisers: Ms. Mari Kimsås  
Conseillers techniques: Advisor  
Consejeros técnicos: Norwegian Maritime Directorate  
P.O. Box 8123 Dep.  
0032 OSLO  
Noruega

Mr. Bjorn Pettersen  
Senior Eng. Surveyor  
Norwegian Maritime Directorate  
P.O. Box 8123 Dep.  
0032 OSLO  
Noruega  
Tel.: 99011611

SOUTH AFRICA  
AFRIQUE DU SUD  
SUDÁFRICA

Mr. Jan Theron  
Attorney  
55 Lower Main Road  
Observatory  
7925 CAPE TOWN  
Sudáfrica  
Tel.: +21 448 0300  
Fax: +21 448 8300  
E-mail: jant@iafrica.com

Adviser: Captain N.T. Campbell  
Conseiller technique: Fishing Vessel Safety Co-ordinator  
Consejero técnico: South African Maritime Safety Authority  
P.O. Box 3914  
North End  
6065 PORT ELIZABETH  
Sudáfrica  
Tel.: +927 41 585 0051  
Fax: +927 41 582 1213  
E-mail: ncampbell@samsa.org.za

SPAIN  
ESPAGNE  
ESPAÑA

Sr. Juan Ramón Brés García  
Inspector Superior de Trabajo y Seguridad Social  
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales  
Acacia 2, C.P. 11007  
CADIZ  
España  
Tel.: +956 288 111  
Fax: +956 274 572  
E-mail: jrbres@telefonica.net

**Experts nominated by the Employers  
Experts désignés par les employeurs  
Expertos designados por los empleadores**

Ms. Rose Karikari Anang  
Executive Director  
Ghana Employers' Association (GEA)  
State Enterprises Commission Building, P.O. Box 2616  
ACCRA  
Ghana  
Tel.: +233 21 68 07 95  
Fax: +233 21 67 84 05  
E-mail: geadmin@ghanaemployers.org

Ms. Tammy French  
Fishing Employers Representative  
American Seafoods Company  
Market Place Tower, 2025 First Ave Suite 900  
SEATTLE WA 98121  
Estados Unidos  
Tel.: +206 256 2660  
Fax: +206 256 2673 / 448 4867  
E-mail: tammy.French@americanseafoods.com

Mme Marie-Christine Hervouet-Dion  
Chargée de mission affaires sociales  
Union des armateurs à la pêche de France  
Criée – BP 127  
29181 CONCARNEAU Cedex  
Francia  
Tel.: +33 2 98 97 19 57  
Fax: +33 2 98 50 80 32  
E-mail: uapf29@wanadoo.fr

Mr. Alan Piggott  
Safety Officer  
National Federation of Fishers Organization  
NFFO Offices, Marsden Road, Fish Docks  
GRIMSBY Lincs DN 31 3 SG  
Reino Unido  
Tel.: +1469 352 142  
Fax: +1472 242 486  
E-mail: a.piggott@nffo.org.uk

Mr. Babubal Todi  
President AIMO  
Todi Estate, Lower Parel  
MUMBAI 400013  
India  
Tel.: +9122 24964556 / 24921330  
Fax: +9122 24932 210  
E-mail: shrivinayaka@vsnl.com

Mr. Ment van der Zwan  
Hermelynnvlinder 12  
1113 LH DIEMEN  
Países Bajos  
Tel.: +31 255 56 14 77  
Fax: +31 255 52 21 34  
E-mail: ment@cv-ym.nl

**Experts nominated by the Workers**  
**Experts désignés par les travailleurs**  
**Expertos designados por los trabajadores**

Sr. Horacio Angriman  
Secretario de Asuntos Laborales  
Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante (CCUOMM)  
Perú 779/83, C1068AAE  
BUENOS AIRES  
Argentina  
Tel.: +54 11 4300 9700  
Fax: +54 11 4300 9704  
E-mail: horacioangriman@capitanes.org.ar

Adviser: Sr. Juan Rinaldi  
Conseiller technique: Abogado  
Consejero técnico: Sindicato de Obreros Marítimos Unidos  
Perú 1667  
1141 BUENOS AIRES  
Argentina  
Fax: +54 11 4300 7873  
E-mail: somu@ar.inter.net

Mr. Reg Anstey  
President  
Newfoundland & Labrador Federation of Labour  
46A Cottonwood Crescent  
ST. JOHN'S  
Nfld & Labrador A1H1A1  
Canadá  
Tel.: +709 754 1660  
Fax: +709 754 1220  
E-mail: ranstey@nfl.nf.ca

Mr. Hideo Kon  
Representative  
All Japan Seamen's Union  
JSU Indonesia Representative Office  
6th Floor, Gedung Menara Duta, H.R. Rasuna Said Kab. B9  
JAKARTA 12910  
Indonesia  
Tel.: +62 21 521 2416  
Fax: +62 21 522 1580  
E-mail: hkong@cbn.net.id

Mr. Katishi Masemola  
General Secretary  
Food & Allied Workers' Union (FAWU)  
NY1 NY110 Streets  
Gugulethu  
Vuyile Mini Centre  
CAPE TOWN  
Sudáfrica  
Tel.: +27 21 637 9040 / 27 11 331 1319  
Fax: +27 21 637 6164  
E-mail: mapalla@fawu.org.za

Mr. Peter Sand Mortensen  
Klitmøller  
Vestermølleve 37  
7700 THISTED  
Dinamarca  
Tel.: +45 9796 1955  
Fax: +45 9796 2493  
E-mail: psm@sid.dk

Mr. Abdur Razzaque Talukder  
Vice-President,  
Bangladesh Sanjukta Sramic Federation (BSSF)  
23/2 Topkhana Road  
DHAKA - 1000  
Bangladesh  
Tel.: +880 2 912 80 89/ 955 46 57  
Fax: +880 2 811 61 52

**Representatives of member States present at the sittings**  
**Représentants d'Etats membres présents aux séances**  
**Representantes de Estados Miembros presentes en las sesiones**

DENMARK  
DANEMARK  
DINAMARCA

Mr. Philippe Bauchy  
Centre for Seafarers & Fishermen, Education & Register of Shipping  
Danish Maritime Authority  
38 C, Vermundsgade  
2100 COPENHAGEN  
Dinamarca  
Tel.: +45 3917 4621  
Fax: +45 3917 4421  
E-mail: pb@dma.dk

Mr. Ralph Sylvestersen  
Principal Ship Surveyor  
Centre for Maritime Safety and Environmental Regulation  
Danish Maritime Authority  
38 C, Vermundsgade  
2100 COPENHAGEN 0  
Dinamarca  
E-mail: RS@dma.dk

FRANCE  
FRANCIA

M. Philippe Livet  
Inspecteur de la sécurité des navires  
Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire,  
du Tourisme et de la Mer  
Centre de Sécurité des Navires  
92 Quai Gambetta  
62280 BOULOGNE/MER  
Francia  
Tel.: +33 3 21 30 87 18  
Fax: +33 3 21 32 10 84  
E-mail: csn-boulogne@equipement.gouv.fr

M. Alain Moussat  
Chef du bureau de l'inspection du travail maritime GM/3  
Ministère de l'Équipement, des Transports de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme  
et de la Mer  
Direction des affaires maritimes et des gens de mer  
3, place de Fontenoy  
75007 PARIS 07 SP  
Francia  
Tel.: + 33 1 44 49 83 15  
Fax: + 33 1 44 49 82 54  
E-mail: alain.moussat@equipement.gouv.fr

M. Jean-François Jouffray  
Sous-directeur des affaires juridiques et internationales  
Ministère de l'Équipement, des Transports de l'Aménagement du Territoire,  
du Tourisme et de la Mer  
Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)  
3, place de Fontenoy  
75007 PARIS 07 SP  
Francia  
Tel.: +33 1 44 49 87 06  
Fax: +33 1 44 49 89 21  
E-mail: jean-francois.jouffray@equipement.gouv.fr

M. Jean Bouvier<sup>1</sup>  
Chef du bureau des études juridiques et des conventions  
internationales  
Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)

GERMANY  
ALLEMAGNE  
ALEMANIA

Mr. Armin Knospe  
Head of Division  
Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung  
BMGS, Wilhelm Str. 49  
10117 BERLIN  
Alemania  
Tel.: +49 1888 441 2245  
Fax: +49 1888 441 1928  
E-mail: armin.knospe@bmgs.bund.de

Mr. Heinz-Werner Anton  
Delegate, BAVEL  
Bundesministerium für Verbraucherschutz  
Wihlelmstr. 54  
10117 BERLIN  
Alemania  
Tel.: +49 30 20 06 35 98  
E-mail: heinz.anton@bmvel.bund.de

Ms. Lilli Wilding  
Interpreter  
German Federal Ministry of Health and Social Security  
BMGS  
Rochus str. 1  
53123 BONN  
Alemania  
Tel.: +49 228 941 16 19  
E-mail: lilli.wilding@bmgs.bund.de

---

<sup>1</sup> Did not arrive by 16.12.2004. Non arrivé le 16.12.2004. Sin llegar el 16.12.2004.

NAMIBIA  
NAMIBIE

Mr. Bro-Matthew Shinguadja  
Labour Commissioner  
Office of the Labour Commissioner  
Private Bag 13367  
WINDHOEK  
Namibia  
Tel.: +264 61 211130  
Fax: 264 61 212334  
E-mail: bro.matthew@mol.gov.na

Mr. Kurt Von Francois  
Control Labour Relations Officer  
Ministry of Labour  
Office of the Labour Commissioner  
Private Bag 13367  
WINDHOEK  
Namibia  
Tel.: +264 61 212 309  
Fax: +264 61 212 334

## PORTUGAL

Ms. Carlota Leitão Correia  
Coordenadora do Departamento do Pessoal do Mar  
Instituto Português e dos Transportes Marítimos  
Edifício Vasco da Gama  
LISBOA  
Portugal  
Tel.: +351 213 91 45 96  
Fax: +351 213 97 97 96  
E-mail: carlota.leitao@imgrscn.pt

M. José Sousa Fialho  
Conseiller  
Mission permanente du Portugal  
33, rue Antoine Carteret  
1202 GENEVE  
Suiza

THAILAND  
THAILANDE  
TAILANDIA

Mr. Sarmart Pattamasukhon  
Labour Technical Officer, Department of Labour Protection & Welfare  
Ministry of Labour  
Mitmaitri Road, Din Daeng  
BANGKOK 10400  
Tailandia  
Tel.: 662 246 6101  
Fax: 662 246 6102  
E-mail: sarmart\_p@yahoo.com

UNITED KINGDOM  
ROYAUME-UNI  
REINO UNIDO

Mr. John Downie  
Marine Surveyor  
Maritime and Coastguard Agency (MCA)  
Spring Place 105, Commercial Road  
SOUTHAMPTON Hants SO15 1EG  
Reino Unido  
Tel.: 44 23 8032 9400  
Fax: 44 23 8032 9351  
E-mail: john.downie@mcga.gov.uk

UNITED STATES  
ÉTATS-UNIS  
ESTADOS UNIDOS

Mr. Kenneth Vazquez  
Lieutenant  
Office of Compliance – Fishing Vessel Safety Division  
United States Coast Guard (G-MOC-3)  
2100 2nd Street, SW, Room 1116  
WASHINGTON DC 20593  
Estados Unidos  
Tel.: +1 202 267 0478  
Fax: +1 202 267 0506  
E-mail: kvazquez@comdt.uscg.mil

Mr. John Chamberlin<sup>2</sup>  
Labor Attache  
Permanent Mission of the United States  
11, route de Prégny  
1292 CHAMBESY  
Suiza

---

<sup>2</sup> Did not arrive by 16.12.2004. Non arrivé le 16.12.2004. Sin llegar el 16.12.2004.

**Representatives of the United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations**  
**Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et d'autres organisations  
internationales officielles**  
**Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados  
y de otras organizaciones internacionales oficiales**

European Commission  
Commission européenne  
Comisión Europea

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)  
Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture  
Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

Mr. Ari Gudmundsson  
Fishery Industry Officer – Vessels  
Fishery Technology Service  
Fisheries Department  
Food and Agriculture Organization of the United Nations  
Viale delle Terme di Caracalia  
00100 ROME  
Italia

International Maritime Organization  
Organisation maritime internationale  
Organización Marítima Internacional

**Representatives of non-governmental international organizations**  
**Représentants d'organisations internationales non gouvernementales**  
**Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales**

International Association of Classification Societies (IACS)  
Association internationale des sociétés de classification

Mr. Alexander Ovchinnikov  
International Association of Classification Societies  
8 Dvortsovaya Nab  
ST PETERSBURG 191186  
Federación de Rusia  
Tel.: +7 812 380 19 56  
Fax: +7 812 380 19 58  
E-mail: ovchinnikov@2s.head.spb.ru

International Christian Maritime Association (ICMA)  
 Association maritime chrétienne internationale  
 Asociación Marítima Cristiana Internacional

International Collective in Support of Fishworkers (ICSF)  
 Collectif international d'appui à la pêche artisanale (CIAPA)  
 Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales

Mr. Sebastian Mathew  
 Programme Advisor  
 International Collective in Support of Fishworkers  
 27 College Road  
 CHENNAI 600 006  
 India  
 Tel.: +9144 282 75 303  
 Fax: +9144 282 54 457  
 E-mail: icsf@icsf.net

International Confederation of Free Trade Unions  
 Confédération internationale des syndicats libres (CISL)  
 Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms. Anna Biondi  
 Director  
 ICFTU Geneva Office  
 46, avenue Blanc  
 1202 GENEVE  
 Suiza  
 Tel.: 022 7384202  
 Fax: 022 7381082  
 E-mail: anna.biondi@geneva.icftu.org

International Co-operative Alliance (ICA)  
 Alliance coopérative internationale  
 Alianza Cooperativa Internacional

International Federation of Agricultural Producers  
 Fédération internationale des producteurs agricoles  
 Federación Internacional de Productores Agrícolas

International Maritime Health Association (IMHA)  
 Association internationale de médecine maritime

Ms. Luisa Canals  
 President  
 International Maritime Health Association (IMHA)  
 Italiëlei 51  
 2000 ANTWERPEN  
 Bélgica  
 Tel.: +34 655 3607 05  
 Fax: +34 977 2299 59  
 E-mail: imha@imha.net

International Organization of Employers (IOE)  
Organisation internationale des employeurs  
Organización Internacional de Empleadores

Mr. Jean Dejardin  
Adviser  
International Organization of Employers  
26, chemin de Joinville  
1216 COINTRIN/GENEVE  
Suiza  
Tel.: 022-9290013  
Fax: 022-9290001  
E-mail: dejardin@ioe-emp.org

International Transport Workers' Federation (ITF)  
Fédération internationale des ouvriers du transport  
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Mr. Jon Whitlow  
Secretary of the Seafarers' group to  
the Joint Maritime Commission  
International Transport Workers' Federation (ITF)  
49-60 Borough Road  
LONDON SE1 1DR  
Reino Unido  
Tel.: +44 207 940 9271  
Fax: +44 207 357 7871  
E-mail: whitlow\_jon@itf.org.uk

Mr. Rossen Karavachev  
Senior Section Assistant  
International Transport Workers' Federation (ITF)  
49-60 Borough Road  
LONDON SE1 1DR  
Reino Unido  
Tel.: +44207 940 9275  
E-mail: karavachev\_rossen@itf.org.uk

Mr. Johnny Hansen<sup>3</sup>  
Norwegian Seafarers Union  
PO Box 2000 Vika  
0125 OSLO  
Noruega

Mr. Flemming Smidt  
Secretary  
Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD)  
Postbox 392, Kampmannsgade 4  
1790 COPENHAGEN V  
Dinamarca  
Tel.: +45 33 97 13 26  
Fax: +45 33 97 13 60  
E-mail: flemming.smidt@sid.dk

<sup>3</sup> Did not arrive by 16.12.2004. Non arrivé le 16.12.2004. Sin llegar el 16.12.2004.

Organization of African Trade Union Unity (OATUU)  
 Organisation de l'unité syndicale africaine  
 Organización de la Unidad Sindical Africana

Pan-African Employers' Confederation

World Confederation of Labour  
 Confédération mondiale du travail (CMT)  
 Confederación Mundial del Trabajo

M. Hervé Sea  
 Représentant permanent  
 Confédération mondiale du travail  
 1, rue de Varembe  
 1211 GENEVE 20 CIC  
 Suiza  
 Tel.: 022 748 20 80  
 Fax: 022 748 20 88  
 E-mail: herve.sea@cmt-wcl.org

M. Jacques Bigot  
 Secrétaire général  
 Union nationale des syndicats de marin pêcheurs – CFTC  
 2, allée des Chevreuils  
 62630 ETAPLES  
 Francia  
 Tel.: +33 6 08 46 64 10  
 Fax: +33 3 21 84 88 81  
 E-mail: marins.pecheurs.cftc@wanadoo.fr

World Federation of Trade Unions  
 Fédération syndicale mondiale  
 Federación Sindical Mundial

SECRETARIAT OF THE MEETING  
 SECRETARIAT DE LA RÉUNION  
 SECRETARÍA DE LA REUNIÓN

Secretary-General: Sra. DOUMBIA-HENRY  
 Secrétaire général:  
 Secretario General:

Deputy Secretary-General: Sr. JENNINGS  
 Secrétaire général adjoint:  
 Secretario General Adjunto:

---

Executive Secretary:	Sr. WAGNER
Secrétaire exécutif:	
Secretario Ejecutivo:	
Experts:	Sra. BADER
Experts:	Sr. BAILEY
Expertos:	Sra. BRADY
	Ms. FOUCAULT-MOHAMMED
	Sra. GONZALEZ
	Sr. GRIMSMANN
	Sr. HAHN
	Sr. LEGOUAS
	Sra. MAYBUD
	Sr. MELETIOU
	Sra. TOMODA
	Sr. VASILLIEV
Representative of the Bureau of Employers' Activities:	Sr. SANZOUANGO
Représentant du Bureau des activités pour les employeurs:	
Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	
Representatives of the Bureau of Workers' Activities:	Sra. CLOUTIER
Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs:	Sr. ENEVOLOSEN
Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:	
Clerk of the Meeting and Chief of the Secretariat Services:	Sra. JUVET-MIR
Greffier de la réunion et Chef des services du secrétariat:	
Secretaria de Actas y Jefa de los Servicios de Secretaría:	