



Quinto punto del orden del día:

El trabajo en el sector pesquero – Discusión

con miras a la adopción de una norma global

(un convenio complementado con una recomendación)

(primera discusión)

Informe de la Comisión del Sector Pesquero

1. La Comisión del Sector Pesquero celebró su primera sesión el 1.º de junio de 2004, y estuvo compuesta inicialmente por 117 miembros (59 miembros gubernamentales, 22 miembros empleadores y 36 miembros trabajadores). Para garantizar la igualdad de votos se atribuyeron 396 votos a cada miembro gubernamental con derecho a voto, 1.062 votos a cada miembro empleador y 649 votos a cada miembro trabajador. En el transcurso de la reunión se modificó 11 veces la composición de la Comisión, de modo que varió también en consecuencia el número de votos atribuido a cada miembro ¹.

¹ Se hicieron las modificaciones siguientes:

- a) 2 de junio: 136 miembros (71 miembros gubernamentales con 200 votos para cada miembro con derecho a voto, 25 miembros empleadores con 568 votos cada uno y 40 miembros trabajadores con 355 votos cada uno);
- b) 3 de junio: 129 miembros (78 miembros gubernamentales con 35 votos para cada miembro con derecho a voto, 21 miembros empleadores con 130 votos cada uno y 30 miembros trabajadores con 91 votos cada uno);
- c) 4 de junio: 126 miembros (80 miembros gubernamentales con 105 votos para cada miembro con derecho a voto, 21 miembros empleadores con 400 votos cada uno y 25 miembros trabajadores con 336 votos cada uno);
- d) 5 de junio: 127 miembros (82 miembros gubernamentales con 253 votos para cada miembro con derecho a voto, 22 miembros empleadores con 943 votos cada uno y 23 miembros trabajadores con 902 votos cada uno);
- e) 7 de junio (mañana): 126 miembros (82 miembros gubernamentales con 483 votos para cada miembro con derecho a voto, 21 miembros empleadores con 1.886 votos cada uno y 23 miembros trabajadores con 1.722 votos cada uno);
- f) 7 de junio (tarde): 126 miembros (84 miembros gubernamentales con 6 votos para cada miembro con derecho a voto, 18 miembros empleadores con 28 votos cada uno y 24 miembros trabajadores con 21 votos cada uno);
- g) 8 de junio: 126 miembros (84 miembros gubernamentales con 6 votos para cada miembro con derecho a voto, 18 miembros empleadores con 28 votos cada uno y 24 miembros trabajadores con 21 votos cada uno);
- h) 9 de junio: 118 miembros (85 miembros gubernamentales con 18 votos para cada miembro con derecho a voto, 15 miembros empleadores con 102 votos cada uno y 18 miembros trabajadores con 85 votos cada uno).

2. La Comisión constituyó su Mesa de la manera siguiente:

- Presidente:* Sr. F. Ribeiro Lopes (miembro gubernamental, Portugal), en su primera sesión.
- Vicepresidentes:* Sra. R. Karikari Anang (miembro empleador, Ghana) y Sr. O. Irabor (miembro trabajador, Nigeria), en su primera sesión,
Sr. P. Mortensen (miembro trabajador, Dinamarca), en su tercera sesión.
- Ponente:* Sr. G. Boumbopoulos (miembro gubernamental, Grecia), en su cuarta sesión.

3. En su 15.^a sesión, la Comisión constituyó un Comité de Redacción, que estuvo compuesto por los miembros siguientes: Sra. M. Martyn (miembro gubernamental, Reino Unido), Sr. A. Moussat (miembro gubernamental, Francia) y Sr. M. Peron (consejero, Francia); Sra. R. Karikari Anang (miembro empleador, Ghana), Sr. A. Piggott (miembro empleador, Reino Unido), Sr. J. Dejardin (consejero, Organización Internacional de Empleadores); y Sra. B. Perkins (consejero, Organización Internacional de Empleadores), Sr. M. Claes (miembro trabajador, Bélgica), Sra. P. Schantz (miembro trabajador, Estados Unidos), Sr. J. Whitlow (consejero, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte), Sr. R. Karavatchev (consejero, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte) y el ponente, Sr. G. Boumbopoulos (miembro gubernamental, Grecia) (*ex officio*).
4. La Comisión celebró 20 sesiones, en las cuales tuvo ante sí los Informes V(1) y V(2), que la Oficina había preparado de conformidad con el quinto punto del orden del día de la Conferencia, «Condiciones de trabajo en el sector pesquero».

Introducción

5. El Presidente agradeció a la Comisión por haberle elegido para conducir sus trabajos, y recordó que este primer examen de una nueva norma de carácter general tenía por objeto reforzar el trabajo decente en el sector pesquero, es decir, promover oportunidades para que los hombres y mujeres obtuviesen un trabajo decente y productivo, en condiciones de libertad, equidad, seguridad y respeto de la condición humana. Si bien muchos pescadores estaban trabajando en condiciones que se ajustaban a dicho objetivo, también había muchos otros que se incluían entre lo que cabía considerar como los grupos más vulnerables del mundo laboral. La Comisión tenía ante sí la difícil tarea de elaborar una norma que tuviese adecuadamente en cuenta la gran diversidad del sector, los numerosos tipos y tamaños de buques, la variedad de las actividades pesqueras y los diferentes niveles de desarrollo de los Estados interesados. Dicha norma debería brindar protección a una gran parte de la población pesquera del mundo. El instrumento que se adoptase debía
- i) 10 de junio: 114 miembros (85 miembros gubernamentales con 42 votos para cada miembro con derecho a voto, 15 miembros empleadores con 238 votos cada uno y 14 miembros trabajadores con 255 votos cada uno);
 - j) 11 de junio: 114 miembros (85 miembros gubernamentales con 42 votos para cada miembro con derecho a voto, 15 miembros empleadores con 238 votos cada uno y 14 miembros trabajadores con 255 votos cada uno);
 - k) 14 de junio: 108 miembros (85 miembros gubernamentales con 132 votos para cada miembro con derecho a voto, 12 miembros empleadores con 935 votos cada uno y 11 miembros trabajadores con 1.020 votos cada uno).

propiciar una amplia ratificación, a fin de asegurar mejoras reales en la vida de los pescadores. Por último, esta norma debía complementar la labor de otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, sin perder de vista los objetivos en materia de trabajo decente establecidos por la OIT. El Presidente hizo hincapié en las limitaciones de tiempo que iba a tener la Comisión, y en que había que tener presente la necesidad de prepararse para la segunda discusión de este tema normativo, que tendría lugar en la Conferencia Internacional del Trabajo en 2005.

6. La representante del Secretario General presentó los informes de la Oficina, que iban a servir de base para la labor de la Comisión. El Informe V (1) ofrecía una visión general de la legislación y la práctica de los Estados Miembros de la OIT por lo que se refería a las condiciones de trabajo en el sector pesquero. En particular, contenía un cuestionario sobre la posible estructura y contenido de una norma general para el trabajo en el sector. Habían remitido respuestas al cuestionario 83 gobiernos, 35 organizaciones de trabajadores, y 13 organizaciones de empleadores, respuestas que llegaron a tiempo para su inclusión, resumidas, en el Informe V (2). Basándose en dichas respuestas y en la orientación adicional proporcionada por la *Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero*, que tuvo lugar en 2003, la Oficina había formulado las *Conclusiones propuestas*, que también se incluyeron en el Informe V (2).
7. Se había pedido a la Comisión que examinara siete instrumentos relativos al sector pesquero (cinco convenios y dos recomendaciones); los temas de dichos instrumentos eran la edad mínima, el examen médico, el contrato de enrolamiento, el alojamiento, la alimentación y servicios de fonda, y la formación. Entre las nuevas cuestiones para el debate, no contempladas en los instrumentos existentes, figuraban los documentos de identidad, la repatriación, la contratación, la atención médica en el mar, la seguridad y salud en el trabajo, la protección en materia de seguridad social, y el cumplimiento y control de la aplicación de las disposiciones. La estructura de las *Conclusiones propuestas* reflejaba la decisión del Consejo de Administración de que el instrumento debería adoptar la forma de un convenio complementado por una recomendación. Sin embargo, se había planteado la posibilidad de redactar un instrumento que adoptara la forma de un convenio marco refundido, similar al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo para la gente de mar, actualmente en estudio. La Comisión tal vez estimaría oportuno seguir examinando esta cuestión.
8. Poniendo de relieve algunas de las cuestiones que debían discutirse, el orador señaló que las disposiciones relativas al ámbito de aplicación del instrumento estaban ampliamente formuladas y preveían una cierta flexibilidad con respecto a posibles exclusiones. Dichas disposiciones abarcaban a todos los pescadores, tipos de buques y zonas donde tenían lugar las actividades pesqueras. El objetivo era brindar protección tanto a los pescadores que trabajaban en embarcaciones pequeñas, cerca de la costa, como a los que trabajaban en buques que operaban en alta mar durante períodos prolongados. Hallar un equilibrio apropiado para la protección de las diferentes categorías de pescadores constituía un desafío importante. Las *Conclusiones propuestas* contenían dos anexos. El anexo I incluía los aspectos particulares que debían inscribirse en los contratos de enrolamiento de los pescadores y, según se había propuesto, tendría el mismo carácter jurídico que el texto del convenio. El anexo II contenía especificaciones relativas al alojamiento, por lo que complementaba la parte V de las *Conclusiones propuestas*. Sería importante encontrar el equilibrio apropiado entre los requisitos vinculantes y las disposiciones no obligatorias en materia de alojamiento.
9. Aunque las actividades pesqueras diferían considerablemente de las operaciones de transporte marítimo, los pescadores que trabajaban a bordo de grandes buques pesqueros en aguas internacionales afrontaban con frecuencia problemas similares a los

experimentados por la gente de mar embarcada en buques mercantes. Muchas de las normas de la OIT que regían para la gente de mar se aplicaban, o podían aplicarse, a los pescadores. En términos generales, los pescadores no solían quedar excluidos de la legislación aplicable a la gente de mar. Por otra parte, en algunos casos, la legislación prevista para la gente de mar estaba complementada por disposiciones aplicadas específicamente a los pescadores. Teniendo presente estas consideraciones, la Comisión también debería tomar en consideración la relación entre el proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo, del que en principio quedarían excluidos los pescadores, y las conclusiones que adoptase esta Comisión.

10. La oradora instó a la Comisión a que tuviera presentes los mandatos, actividades y normas de otros organismos de las Naciones Unidas, en particular la Organización Marítima Internacional y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, para evitar contradicciones o duplicaciones con respecto a otros instrumentos internacionales. En las *Conclusiones propuestas* también se había procurado evitar la duplicación de otras normas actualizadas relativas al sector pesquero, ya se tratase de normas de la OIT o de otros organismos. Concluyó manifestando su confianza en que los miembros de la Comisión trabajarían de consuno a fin de elaborar unas conclusiones que allanasen el camino para la adopción de una norma práctica, equilibrada, ampliamente ratificable y formulada con visión de futuro, es decir, una norma que brindase una protección efectiva a los 35 millones de pescadores de todo el mundo y sus familias.

Discusión general

11. La Vicepresidenta empleadora hizo notar que esta Comisión iba a discutir un nuevo instrumento para el sector pesquero, aun cuando ya existían cinco convenios y dos recomendaciones pertinentes. Para orientar adecuadamente sus deliberaciones, la Comisión debía comprender las razones por las que sólo unos pocos gobiernos habían sido capaces de ratificar los instrumentos existentes. La amplia ratificación del nuevo instrumento era un objetivo importante. Cerca del 90 por ciento del empleo en el sector pesquero correspondía a las actividades de pequeñas embarcaciones; el empleo en los grandes buques pesqueros sólo representaba el 5 por ciento. Las empresas pequeñas y las microempresas eran abundantes en el sector, tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo. En las conclusiones se deberían plasmar disposiciones flexibles y equilibradas, con miras a ofrecer una protección básica a todos los pescadores, sin restar eficacia a las normas ya aplicables a algunos segmentos. Habían transcurrido 40 años desde la adopción de la última norma para el sector pesquero, y eran muchos los cambios que habían transformado esta industria. El principal objetivo de la OIT era promover oportunidades para que los hombres y las mujeres obtuvieran un trabajo decente y productivo, lo que significaba crear y mantener puestos de trabajo decentes. Asimismo, las mejoras en las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores estimularían la productividad. Su Grupo estaba dispuesto a entablar debates francos a fin de elaborar un convenio complementado por una recomendación, con miras a mantener los puestos de trabajo, promover el desarrollo económico y brindar una protección básica a todos los pescadores.
12. El portavoz del Grupo de los Trabajadores recordó que, según la OIT, la industria pesquera era un sector peligroso, en el que se registraba un importante déficit de trabajo decente. Ahora bien, su Grupo no estaba satisfecho con las *Conclusiones propuestas*, por estimar que no sería posible aplicar el enfoque de «solución única válida para todos los casos», habida cuenta de las enormes diferencias existentes en las operaciones, las condiciones de empleo y las categorías de buques. La adopción de un nuevo convenio de la OIT no debería poner en entredicho las normas de otras organizaciones internacionales o entrar en

conflicto con éstas, en particular con el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros FAO/OIT/OMI que estaba siendo ultimado. El Grupo de los Trabajadores observaba con satisfacción que durante la etapa preparatoria de la reunión se habían fomentado las consultas con los interlocutores sociales, y esperaba que se fuesen a tomar en consideración sus inquietudes fundamentales. Habría que organizar un grupo de trabajo con un mandato apropiado, que tuviese la capacidad de actuar con flexibilidad para seguir desarrollando el texto propuesto y establecer así un marco que permitiese elaborar normas pertinentes.

13. El miembro gubernamental de Irlanda, país que presidía en ese momento la Unión Europea, expresó su total apoyo a la elaboración de normas generales. Su delegación esperaba con interés los debates con los interlocutores sociales.
14. El miembro gubernamental de Namibia elogió a la Oficina por los excelentes documentos producidos, que constituían una base sólida para la adopción de decisiones bien fundamentadas. Dijo que su delegación apoyaba la creación de un grupo de trabajo.
15. El miembro gubernamental de Noruega manifestó su satisfacción ante el hecho de que en el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo se hubiesen incluido nuevas normas relativas al sector pesquero. Ahora se debía afrontar el reto consistente en elaborar una norma que fuese ampliamente aceptada, pertinente y aplicable. Había que ocuparse prioritariamente de las cuestiones relativas a la seguridad y salud en el trabajo, con miras a reducir los accidentes en esta peligrosa profesión. Además, consideraba que se deberían actualizar y mejorar las normas relativas al alojamiento, y que el anexo II debería ser de obligado cumplimiento. La legislación vigente en la Unión Europea (UE) podría servir de guía en lo relativo al tiempo de descanso. El formato del instrumento podría ser similar al del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), y al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, en estudio. Es decir, una sección podría tener carácter obligatorio, pero, además, los Estados ratificantes estarían obligados a prestar la debida atención a las pautas incluidas en la sección no obligatoria del instrumento. Se podría incluir un procedimiento de enmienda simplificado con el fin de mantener actualizada la norma. Por último, se debería prestar una atención particular al control por el Estado del puerto, y se debería mejorar el control de la aplicación de las normas.
16. La miembro gubernamental de Australia acogió con beneplácito la racionalización de las normas de la OIT para el sector pesquero. Agregó que un nuevo convenio debería incluir a los buques que realizaban travesías internacionales. Los buques pesqueros que navegaban en aguas territoriales o costeras deberían estar regidos por la legislación nacional. Se debería adoptar un tamaño límite de los buques. Se podrían encontrar antecedentes al respecto en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126). En el futuro convenio se deberían establecer principios amplios con respecto a los objetivos y la protección, que fuesen al mismo tiempo suficientemente flexibles para que se pudieran adaptar a las diferentes situaciones nacionales. Las disposiciones relativas al control por el Estado del puerto deberían tener carácter obligatorio, y atribuir la responsabilidad principal al Estado de abanderamiento. Agregó que, habida cuenta de la próxima reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, cuya celebración estaba prevista para 2005, era importante que, en los futuros debates sobre la gente de mar, los delegados estuviesen informados sobre las deliberaciones de esta Comisión.
17. La miembro gubernamental del Líbano deseaba que se adoptara un instrumento flexible, similar a un convenio marco, que pudiese incluir todas las categorías de buques, fuese aplicable en situaciones nacionales muy variadas, y contuviese disposiciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo. La recomendación debería ser clara y concisa e incluir

pautas sobre pesca sostenible. Los repertorios de recomendaciones prácticas y las directrices también eran de gran utilidad en este ámbito. Quizás convendría que en el preámbulo se mencionasen los principios básicos de otros instrumentos pertinentes.

18. La miembro gubernamental del Reino Unido afirmó que las *Conclusiones propuestas* aportaban una excelente base para los debates y para elaborar un convenio que pudiera ser ampliamente ratificado. Los principios básicos habían sido establecidos de manera clara y concisa, y tomaban en cuenta la naturaleza diversa de la industria pesquera. El texto delegaba en los Estados Miembros — por lo que se refería a los buques pesqueros que enarbolaban su bandera — la responsabilidad principal de asegurar la aplicación y el control de la aplicación de las normas, lo que era absolutamente lógico si se consideraba que en el sector pesquero había un gran número de embarcaciones pequeñas y de actividades en pequeña escala.
19. El miembro gubernamental de Sudáfrica afirmó que un nuevo instrumento general relativo al sector pesquero sería un importante componente básico de la lucha por el trabajo decente. Sus resultados se iban a evaluar en función de las mejoras que aportase a la calidad de vida de todos los pescadores. Por lo que se refería a la elaboración del instrumento, su delegación se guiaría por los siguientes principios: i) aplicar un enfoque integrado a la elaboración de normas; ii) no menoscabar la protección existente; iii) emplear un estilo, un lenguaje y una redacción coherentes con los instrumentos existentes, y iv) dar al instrumento una flexibilidad suficiente que propiciase una amplia ratificación.
20. El miembro gubernamental de China declaró que su país estaba dispuesto a mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores, y a contribuir a la promoción del trabajo decente. Aumentar la productividad era esencial para el logro de este objetivo. Había que crear más oportunidades de trabajo en el sector, con miras a incrementar los ingresos y a asegurar el suministro de alimentos. Su delegación apoyaba la inclusión de disposiciones relativas a la seguridad social, la seguridad y salud en el trabajo, y las condiciones laborales.
21. El miembro gubernamental de Mozambique manifestó su satisfacción por la elaboración de un convenio y una recomendación sobre el sector pesquero, ya que la orientación que proporcionarían estos instrumentos simplificaría los procedimientos y el modo en que se abordaban las cuestiones relativas a la pesca en el plano nacional.
22. El miembro gubernamental de Canadá señaló que, por lo general, su país no apoyaba la adopción de instrumentos de la OIT referidos a sectores específicos. Sin embargo, el sector pesquero era muy particular, y la mayoría de los Estados Miembros que habían ratificado los convenios marítimos no aprovechaban la oportunidad de hacer extensible a los pescadores la protección prevista en esos instrumentos. Por lo tanto, era necesario elaborar una norma internacional del trabajo específica para el sector pesquero, centrada particularmente en las cuestiones de la seguridad y la salud en el trabajo. Dicho texto debería proporcionar una amplia protección a los pescadores y ser suficientemente flexible para abarcar diversas actividades, condiciones y relaciones de empleo. Por otra parte, el texto no debería ser excesivamente prescriptivo, ya que ello plantearía obstáculos para su ratificación.
23. Los miembros gubernamentales de Dinamarca, India, Nigeria, Portugal y Tailandia eran partidarios de elaborar un convenio que pudiera ratificarse ampliamente. El miembro gubernamental del Japón instó a la Comisión a que, para garantizar la ratificación del instrumento por el mayor número posible de Estados Miembros, aplicara el mismo enfoque adoptado con respecto al convenio refundido sobre el trabajo marítimo, e introdujera el

concepto de «equivalencia sustancial» a fin de evitar la adopción de disposiciones excesivamente prescriptivas y de asegurar así el logro de los resultados deseados. El miembro gubernamental de China afirmó que el nuevo convenio debería tener en cuenta los diferentes niveles económicos, así como la legislación de los Estados Miembros.

24. Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil, Chile, Dinamarca, India y Portugal insistieron en la necesidad de que el nuevo instrumento fuese flexible, a fin de facilitar su más amplia ratificación. El miembro gubernamental de la India dijo que confiaba en que el nuevo convenio y la nueva recomendación proporcionarían una protección adecuada a los pescadores a bordo de los buques, y definirían claramente las responsabilidades respectivas de los gobiernos, los empleadores y los trabajadores.
25. El miembro gubernamental del Japón señaló que la falta de realismo había impedido que los convenios anteriores sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero alcanzasen niveles de ratificación satisfactorios. La propuesta de la Oficina, de refundir los instrumentos existentes en una nueva norma general que tuviese una mayor aceptación entre los Estados Miembros, era muy positiva. Para lograr este objetivo, sería preciso que en el texto se tuvieran más en cuenta la legislación y la práctica nacionales, así como las circunstancias reales de las actividades pesqueras, en particular de las pequeñas empresas de carácter familiar.
26. El miembro gubernamental de Grecia declaró que su delegación estaba dispuesta a contribuir a la elaboración de un nuevo instrumento, realista y práctico, que reflejara las condiciones del sector pesquero moderno.
27. El miembro gubernamental de Francia hizo hincapié en la necesidad de que el nuevo instrumento sobre el sector pesquero fuera coherente con el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que estaba discutiéndose. En esa perspectiva, lo lógico sería examinar el texto de dicho convenio refundido antes de que concluyeran los debates sobre los instrumentos relativos al sector pesquero. Como se señalaba en las *Conclusiones propuestas*, en la nueva norma relativa al sector pesquero también deberían quedar contemplados algunos temas de interés general para toda la gente de mar, como la repatriación.
28. La Vicepresidenta empleadora recordó a la Comisión que el instrumento que estaba discutiéndose trataba del sector pesquero, y no del sector marítimo en su conjunto. Ambos sectores estaban bastante bien delimitados. El Grupo de los Empleadores consideraba inaceptable la idea de que la cuestión de la repatriación se plantease de igual forma para los pescadores que para la gente de mar. En la mayoría de los países, se establecía una clara distinción entre el sector del transporte marítimo y el sector pesquero. Era importante tener esto presente, ya que las condiciones laborales de los pescadores eran precisamente el tema del instrumento en discusión.
29. En lo relativo a la delimitación del ámbito de aplicación del instrumento, el miembro gubernamental de Nigeria señaló que la eslora de un buque pesquero no debería ser un criterio de definición de dicho ámbito, ya que todos los pescadores estaban expuestos a los mismos riesgos profesionales. Estaba de acuerdo en que podría excluirse a las personas que practicaban la pesca deportiva, pero sin olvidar que era necesario asegurar una protección para todos los trabajadores del sector pesquero.
30. El miembro gubernamental de España dijo que, en vista de los numerosos accidentes que se producían en este sector, no estaba de acuerdo con excluir a ningún grupo de trabajadores de la aplicación de las disposiciones relativas a la seguridad y salud.

-
31. La representante del Secretario General indicó que la disposición relativa al ámbito de aplicación, en su redacción actual, no mencionaba la eslora de los buques. La Oficina había preparado un texto que se aplicase a todos los buques pesqueros, si bien cabía la posibilidad de admitir ciertas exclusiones previa consulta con las organizaciones representativas de los empleadores y de los trabajadores, tal como se contemplaba en el párrafo 1 del punto 8 de las *Conclusiones propuestas*.
 32. El miembro gubernamental de Sudáfrica manifestó su acuerdo con el ámbito de aplicación definido en el texto de la Oficina, pero señaló que éste excluía a los pescadores desde tierra. En particular, consideraba que debería limitarse el margen concedido a la autoridad competente por lo que se refería a la exclusión de determinadas embarcaciones, al objeto de no socavar la protección garantizada por otras normas, como la que trata de la eliminación de las peores formas de trabajo infantil.
 33. Con respecto a la edad mínima de admisión al empleo, el miembro gubernamental del Japón hizo referencia al Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), que preveía que la edad mínima debería estipularse en función de la duración de la enseñanza obligatoria; en todo caso, consideraba que dicha edad no debería ser inferior a 15 años. Esto parecía apropiado para el sector pesquero.
 34. La miembro gubernamental de Chile, interviniendo asimismo en nombre de los miembros gubernamentales de Argentina y Brasil, expresó su preocupación por que la definición actual de pescador, que se limitaba a los pescadores a bordo, pudiera suponer un obstáculo para la ratificación del instrumento. Tal vez sería conveniente incorporar también un aspecto relativo al género.
 35. El miembro gubernamental de Alemania señaló que las *Conclusiones propuestas* permitirían la aplicación de exclusiones generales, lo que sería improcedente. Sólo deberían permitirse exclusiones parciales. Sin embargo, hacía falta una cierta flexibilidad para hacer frente a situaciones particulares. El convenio no debería aplicarse a los pescadores en aguas continentales, que en Alemania quedaban comprendidos entre los trabajadores del sector agrícola.
 36. Varias delegaciones plantearon diversas cuestiones sobre las actividades pesqueras de pequeñas empresas familiares, en las que trabajaba la mayoría de los pescadores. El miembro gubernamental de El Salvador describió los avances en el ámbito de la seguridad y la salud ocupacionales en su país, y pidió que, en sus labores, la Comisión tuviera en cuenta dichos avances con respecto a los pescadores artesanales y pescadores en pequeña escala. El miembro gubernamental de las Bahamas añadió que debería evitarse ejercer presiones financieras indebidas sobre las explotaciones familiares que utilizaban pequeñas embarcaciones. El miembro gubernamental de Grecia puso de relieve la necesidad de asegurar el mantenimiento en actividad de los buques de pesca tradicionales.
 37. Los miembros gubernamentales de Alemania, Canadá, China, España, Francia, Nigeria y Tailandia, entre otros países, destacaron la importancia que revestía la seguridad y salud en el trabajo. El miembro gubernamental de Francia observó que, aun cuando en la práctica resultara difícil reglamentar las horas de trabajo en el sector pesquero, deberían establecerse períodos mínimos de descanso. El convenio también debería garantizar un nivel mínimo de protección social basada en criterios sencillos. En Francia, el número de días de navegación, sirve para calcular tanto las prestaciones de seguridad social como el tiempo de trabajo.

-
38. El miembro gubernamental de Dinamarca propuso que se introdujera a bordo de cada buque la evaluación de los riesgos, para que los pescadores pudieran participar directamente en la aplicación del convenio. De este modo se reducirían al mínimo los accidentes a bordo. Precisó que el capítulo III del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Certificación y Guardia de la Gente de Mar (1995) STCW-F contenía excelentes orientaciones sobre formación básica. Instó a otros países a ratificar este instrumento, tal como lo había hecho el suyo recientemente.
 39. El miembro gubernamental de la India citó el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (1995), que reconocía la importancia de las cuestiones de seguridad, incluidas las condiciones de vida y de trabajo, las normas sobre seguridad y salud en el trabajo, la educación y la formación, la seguridad de los buques pesqueros, la búsqueda y salvamento, y la notificación de accidentes. Era preciso lanzar una campaña de sensibilización, impartir una formación adecuada y suministrar equipos de salvamento, pero la falta de recursos afectaba fundamentalmente a los pescadores en pequeña escala, cuyos medios de subsistencia dependían de la pesca.
 40. Refiriéndose a la cuestión del alojamiento, el miembro gubernamental del Brasil observó que la condición jurídica del anexo II no estaba clara.
 41. La representante del Secretario General respondió que, en la actualidad, el anexo II actualmente no estaba vinculado ni con el convenio propuesto ni con la recomendación propuesta. En la página 75 del Informe V(2), la Oficina había sugerido que, en vista de la complejidad y la importancia de la cuestión, correspondería a la Comisión determinar el contenido del anexo II y decidir si éste debería o no ser obligatorio.
 42. La Vicepresidenta empleadora sugirió que la OIT podría convocar tal vez una reunión de expertos para abordar la cuestión más bien compleja del alojamiento.
 43. El miembro gubernamental del Canadá dijo que el anexo II, que consideraba excesivamente pormenorizado, no debería adjuntarse al convenio.
 44. El miembro gubernamental del Japón propuso que las disposiciones sobre alojamiento a bordo de los buques de pesca se trasladasen al proyecto de recomendación.
 45. Con respecto a la cuestión del cumplimiento y el control de la aplicación, el miembro gubernamental de Francia declaró que la cuestión de la aplicación era fundamental. El control por el Estado rector del puerto era importante, pero la responsabilidad principal debería recaer en el Estado de abanderamiento.
 46. El miembro gubernamental del Japón indicó que suscribía la opinión del orador anterior, y observó que el control por el Estado del puerto era una excepción con respecto al concepto de control por el Estado de abanderamiento. No había motivos suficientes que justificaran la modificación del principio del control por el Estado de abanderamiento, y los Estados Miembros deberían examinar cuidadosamente la cuestión para determinar si tal modificación era necesaria.
 47. Un representante del Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales (ICSF) describió las labores de su organización en apoyo de los pescadores artesanales, los pescadores en pequeña escala y los demás trabajadores del sector pesquero. El ICSF consideraba acertada la propuesta de ampliar la definición de «pesca comercial» para incluir todas las actividades pesqueras ejecutadas en el mar y en aguas continentales, exceptuando la pesca de subsistencia y la pesca deportiva. Dijo que la pesca en pequeña escala se practicaba en todas las aguas. Las operaciones pesqueras estaban cambiando

rápida en todo el mundo. Se estaba produciendo una redefinición radical de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros de pequeña escala, lo que repercutía en las condiciones de empleo, los ingresos, la seguridad, la salud y la seguridad social de los pescadores. El ICSF se felicitaba de las iniciativas emprendidas por la OIT tendientes a elaborar normas para el sector pesquero que fuesen incluyentes y flexibles, lo que facilitarían la elaboración de leyes nacionales pertinentes y significativas tanto respecto de los buques pesqueros pequeños como de los de gran tamaño. Sin embargo, manifestó que era importante evitar el menoscabo de las normas vigentes relativas a la pesca industrial.

48. La Vicepresidenta empleadora dijo que había escuchado con interés los distintos comentarios de los miembros gubernamentales, especialmente los relativos al deseo de que se elaborase un instrumento flexible, que no abundara demasiado en disposiciones y que, por lo tanto, propiciara su ratificación. El instrumento debería abordar cuestiones amplias del sector pesquero. En particular, había que examinar con prudencia la cuestión de las categorías de buques. Nadie pretendía socavar las normas establecidas para los buques de mayor tamaño, pero era importante evitar la adopción de un instrumento excesivamente prescriptivo para las embarcaciones pequeñas, en las cuales ejercían sus actividades el 90 por ciento de los trabajadores del sector. Por otra parte, en las *Conclusiones propuestas* se preconizaba garantizar una protección de la seguridad social en condiciones igualmente favorables a las que tenían otras categorías de trabajadores, pero la realidad era que en la mayoría de los países en desarrollo no existía seguro de desempleo, y la cobertura de la seguridad social era reducida. Esto ponía de relieve la necesidad de considerar la aplicabilidad del texto en el ámbito nacional. Dio otro ejemplo relativo a los exámenes médicos, que en algunos países eran obligatorios y en otros no. Preciso que el Grupo de los Empleadores no era partidario de crear un grupo de trabajo técnico, ya que al estar ausentes sus miembros de las reuniones de la Comisión se restaría fuerza a los debates en plenaria.
49. El portavoz del Grupo de los Trabajadores volvió a manifestar algunas de las inquietudes fundamentales de su Grupo. A su juicio, era necesario que existiesen diferentes requisitos para los buques con una eslora inferior a 15 metros y para los que tuviesen una eslora más larga. El convenio debería establecer iguales derechos de protección social para los pescadores y para el personal basado en tierra. Sin embargo, en el texto de la Oficina no se había resuelto el problema de los pescadores que habían quedado excluidos del ámbito de protección de la seguridad social por el artículo 77 del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102). La seguridad y la salud en el trabajo tenían una importancia capital, pero las *Conclusiones propuestas* contenían pocas disposiciones al respecto. Por lo tanto, planteó cuatro cuestiones para que la Comisión las examinase de manera conjunta, cuestiones que consideraba fundamentales en el marco del debate futuro, a saber: i) ¿Qué criterios se deberían adoptar con respecto a los buques de gran tamaño? ¿Debería la Comisión redactar secciones adicionales relativas a los buques con una eslora superior a 15 metros o para los que tengan una eslora superior a 24 metros y operen en aguas internacionales? ¿O debería limitarse el ámbito de la aplicación del convenio a los buques con una eslora inferior a 15 metros, agregándose una disposición en la que se estableciera expresamente que los buques que superen esta eslora quedarían regidos por el convenio refundido sobre el trabajo marítimo, en curso de elaboración? ¿O debería la Comisión adoptar la conclusión de que la Oficina tendría que preparar esas secciones adicionales para su presentación en la próxima reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo? ii) La *Reunión de expertos* celebrada en septiembre de 2003 decidió que los pescadores deberían estar regidos por las mismas disposiciones en materia de seguridad social que se aplicaban a los trabajadores en tierra. Sin embargo, habida cuenta que el Convenio núm. 102 excluye expresamente a los pescadores en su artículo 77, se planteaba la cuestión de cómo resolver este problema. ¿Debería la Comisión extender mediante una disposición expresa el ámbito de aplicación del Convenio núm. 102, o pedir a la Oficina

que siguiese elaborando las disposiciones relativas a la seguridad social a tiempo para su conclusión antes de la próxima reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo?

iii) Los convenios vigentes relativos a la gente de mar contenían disposiciones que incluían al sector pesquero. Esta cobertura iba a desaparecer tras la adopción del proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. ¿Cuál sería la actitud de la Comisión ante la supresión de esta cobertura? iv) ¿Cómo podría la Comisión tratar la cuestión de la seguridad y la salud en el trabajo, habida cuenta de que el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), contenía una disposición que promueve la exclusión de los pescadores? ¿Debería acaso la Comisión insertar una disposición que eliminase expresamente la posibilidad de excluir a los pescadores?

50. El miembro gubernamental de Dinamarca pidió a la Oficina que aportase otras aclaraciones sobre las preguntas planteadas por el Grupo de los Trabajadores, habida cuenta de que algunas se referían a las *Conclusiones propuestas* y otras guardaban relación con convenios anteriores de la OIT.

51. La representante del Secretario General aportó la aclaración siguiente. La primera cuestión planteada por el Grupo de los Trabajadores parecía implicar que las *Conclusiones propuestas* se consideraban en general adecuadas para las embarcaciones con una eslora inferior a 15 metros, pero que tal vez sería necesario elaborar disposiciones adicionales relativas a los pescadores que trabajasen en buques de mayor tamaño. Al respecto, había tres opciones posibles. En primer lugar, la Comisión tal vez estimaría conveniente elaborar disposiciones adicionales para tratar la situación de los pescadores embarcados en buques con una eslora de 15 a 24 metros y para los pescadores embarcados en buques con una eslora de más de 24 metros. En segundo lugar, se podría limitar el ámbito de aplicación de los instrumentos a los pescadores embarcados en buques con una eslora inferior a 15 metros. En tal caso, se podría estipular que los pescadores embarcados en buques con una eslora superior a 15 metros quedarían amparados por las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. La tercera opción era que la Comisión solicitara a la Oficina la elaboración de nuevas disposiciones, para la segunda discusión del proyecto de convenio sobre el sector pesquero en la Conferencia Internacional del Trabajo. Por lo que se refería a la segunda cuestión, en cuanto a ofrecer a los pescadores la misma cobertura de seguridad social que regía para los trabajadores en tierra, citó el párrafo 1 del artículo 77 del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), en el que se indicaba que dicho Convenio no se aplicaba ni a la gente de mar ni a los pescadores; en cambio, en el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), y el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), se trataba el tema de la seguridad social de dichos trabajadores. El Convenio núm. 70 había sido revisado por el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), que sólo habían ratificado dos países. El ámbito de aplicación de este último Convenio incluía a toda la gente de mar; el párrafo 2 del artículo 2 disponía que su aplicación podría extenderse a la pesca marítima comercial, en el supuesto de que la autoridad competente hubiese celebrado las consultas correspondientes con las organizaciones representativas de los propietarios de buques de pesca y de los pescadores. Evidentemente, la cuestión era compleja, y la propuesta de los trabajadores en el sentido de extender la aplicación del Convenio núm. 102 a los pescadores planteaba cuestiones jurídicas significativas. El Consejero Jurídico podría aportar más aclaraciones a la Comisión. La tercera cuestión planteada a la Comisión era: ¿cómo trataría ésta la pérdida de protección que se había otorgado a los pescadores en virtud de los convenios relativos a la gente mar, una vez que fuese adoptado el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo? En lo relativo a la cuarta cuestión, el artículo 1, párrafo 1, del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), disponía que dicho Convenio debía aplicarse a todas las ramas de actividad económica, lo que le daba un alcance amplio. Sin embargo, el párrafo 2 del mismo artículo abría la posibilidad de «excluir parcial o totalmente de su aplicación a

determinadas ramas de actividad económica, tales como el transporte marítimo o la pesca, en las que tal aplicación presente problemas especiales de cierta importancia». Los trabajadores habían preguntado si se podría adoptar una disposición que permitiese descartar la posibilidad de excluir a los pescadores. Una vez más, habida cuenta del cúmulo de cuestiones legales que esto implicaba, habría que solicitar la opinión del Consejero Jurídico.

- 52.** El Consejero Jurídico hizo uso de la palabra ante la Comisión para referirse a las cuestiones planteadas por el Grupo de los Trabajadores. Las cuestiones 2 y 4 habían sido examinadas en conjunto. Ambas planteaban puntos que no eran únicamente de naturaleza jurídica, sino que incluían consideraciones fácticas que podrían incidir de manera significativa en la posibilidad o la voluntad de los Miembros de ratificar el futuro instrumento, o en cuestiones relativas a la organización de las tareas de la Oficina. Habría que tener presente estas consideraciones, habida cuenta de sus posibles repercusiones en cuanto al éxito de los futuros instrumentos. Se trataba de saber cómo se podría alcanzar una doble meta en beneficio de los pescadores: *a)* garantizarles una protección por las mismas disposiciones sobre la seguridad social que regían para los trabajadores en tierra, considerando que en el artículo 77 del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), se preveía la exclusión de los pescadores; y *b)* lograr que fueran amparados por las disposiciones del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), a pesar de que el artículo 1, párrafo 2, de este instrumento permitía excluir de su ámbito de aplicación a la pesca cuando «tal aplicación presente problemas especiales de cierta importancia».
- 53.** Desde un punto de vista estrictamente jurídico, había diversos caminos para alcanzar esta meta. Una primera posibilidad sería incluir en el futuro convenio algunas o todas las disposiciones de estos instrumentos. Los artículos 9 y 10 del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), constituían un ejemplo al respecto. Las consecuencias jurídicas de este tipo de inclusión serían que el Miembro que ratificara el nuevo convenio tendría la obligación de aplicar sus disposiciones a las personas comprendidas en el ámbito del nuevo convenio, aunque no hubiese ratificado el Convenio núm. 102. También tendría que aplicar las disposiciones del Convenio núm. 155 que se pudieran incluir en el futuro convenio relativo a la pesca. Se trataría de crear nuevas obligaciones para los Miembros, que se originarían en la ratificación del nuevo convenio propuesto. Estas obligaciones tendrían el mismo contenido que las obligaciones previstas en los Convenios núms. 102 y 105, salvo en lo que atañe a su ámbito de aplicación, que en el caso del nuevo convenio sería el sector de la pesca. Una segunda posibilidad sería prever que los Miembros que ratificaran el futuro convenio, para los cuales serían aplicables los Convenios núms. 102 y 155, tuviesen la obligación de hacer extensible al sector pesquero la protección garantizada a los trabajadores amparados por dichos convenios, no obstante lo dispuesto en el artículo 77 del Convenio núm. 102 y las posibilidades de exclusión previstas en el artículo 1, párrafo 2, del Convenio núm. 155. La consecuencia jurídica de una disposición de esta índole sería permitir la extensión, a través de la ratificación del nuevo instrumento, de la protección ya garantizada por la ratificación de los Convenios núms. 102 y 155. Sin embargo, de este modo no sería posible amparar a los pescadores de los países que no hubieran ratificado el convenio o los convenios pertinentes. En esta hipótesis, se plantearía la cuestión de determinar qué obligaciones en materia de seguridad social y de seguridad y salud en el trabajo corresponderían a los Miembros que no hubieran ratificado estos Convenios. Se exigiría a dichos Miembros cumplir el tipo de obligaciones establecidas en el texto de la Oficina. La tercera pregunta del Grupo de los Trabajadores, que hacía referencia al posible vínculo existente entre el convenio propuesto para el sector de la pesca y el posible futuro convenio refundido sobre el trabajo marítimo, ponía de relieve otra serie de problemas jurídicos. En la medida en que se había propuesto que este futuro convenio marítimo fuera aplicable a determinadas categorías de pescadores, la

Comisión se enfrentaba a un problema de calendario. Indudablemente, no era de desear, y probablemente no sería posible, que un convenio se remitiera a otro instrumento que aún no existía y cuyo texto final todavía no se había determinado. Ahora bien, según el calendario previsto, cuando se adoptara el convenio sobre el sector pesquero en la próxima reunión de la Conferencia, no se habría adoptado todavía el convenio refundido sobre el trabajo marítimo. No obstante, nada impediría que en el convenio sobre el sector pesquero se incluyera una disposición en virtud de la cual los Miembros tendrían la obligación de aplicar a determinadas categorías de pescadores un régimen de trato no menos favorable que el régimen aplicable a la gente de mar con arreglo a la legislación nacional.

- 54.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Dinamarca, Namibia y el Reino Unido manifestaron que, a su juicio, las *Conclusiones propuestas* se referían a todos los tipos de embarcaciones, independientemente de su tamaño, y pidieron que los trabajadores aclarasen su propuesta en el sentido de que el ámbito de aplicación del instrumento se restringiese a las embarcaciones con una eslora inferior a 15 metros. ¿Qué deficiencias presentaban las conclusiones por lo que se refería a los buques de mayor tamaño? El miembro gubernamental de Namibia pidió que el Grupo de los Trabajadores propusiese las soluciones que, según ellos, podrían ser adecuadas para tratar estas cuestiones.
- 55.** La miembro gubernamental de Alemania hizo hincapié en la gran importancia que tenían las cuestiones planteadas por el Grupo de los Trabajadores. La exclusión de los pescadores establecida en los Convenios núms. 102 y 155 había puesto de manifiesto la necesidad de elaborar un convenio específico para los pescadores. Para poder tratar esta cuestión de manera adecuada, se deberían mencionar estas exclusiones en el preámbulo de las Conclusiones propuestas.
- 56.** El secretario del Grupo de los Trabajadores indicó que las cuestiones relativas al ámbito de aplicación y a la seguridad social ya habían sido planteadas por su Grupo durante la *Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero* celebrada en 2003. Solicitó a la Oficina que explicara las razones que habían determinado la exclusión del sector de la pesca del ámbito del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), y del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), y que propusiese una posible solución. Recordó a la Comisión las particularidades del sector pesquero y los grandes riesgos inherentes a sus actividades. Por lo que se refería al ámbito de aplicación, dijo que su Grupo había propuesto que las disposiciones se desglosaran en función de los diferentes tipos de buques, para que se pudiese aplicar un enfoque equilibrado. Tras señalar las diferentes necesidades relativas a la atención médica en función de los diferentes tipos de buques, hizo hincapié en que era necesario llegar a un equilibrio que permitiese tratar adecuadamente las diversas necesidades. En principio, consideraba acertada la disposición sobre el «trato no más favorable» prevista en las *Conclusiones propuestas* (punto 43), pero estimaba que la puesta en vigor del instrumento suponía que se postulara expresamente un mayor control por el Estado rector del puerto. A su juicio, el enfoque actual era insuficiente para los buques pesqueros que pescan en aguas distantes de su Estado de abanderamiento. Los trabajadores habían planteado estas preguntas para fomentar el debate sobre estas cuestiones, que tanta falta hacía, al objeto de que la Comisión pudiera definir una estructura para el nuevo instrumento, la que podría ser mejorada durante la segunda discusión. El objetivo era elaborar una norma pertinente para todos los pescadores, en todos los tipos de buques y en todas las zonas marítimas.
- 57.** El miembro gubernamental de Irlanda, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de los Estados Miembros de la Unión Europea que participaban en la Comisión, anunció que se había producido un trágico accidente a bordo de un atunero sorprendido por una tormenta frente a las costas de Galicia. Habían fallecido

dos miembros de la tripulación, y los otros ocho estaban desaparecidos. En nombre de los Estados Miembros de la Unión Europea presentes en la Comisión, presentó su más sincero pésame a las familias de las víctimas, lo mismo que a la delegación de España.

- 58.** El Presidente rindió homenaje a las víctimas y pidió a la Comisión que, con su labor, contribuyese a reducir la frecuencia de estos accidentes. La Vicepresidenta empleadora y el portavoz del Grupo de los Trabajadores hicieron suyas las expresiones de condolencia del Presidente hacia las familias de las víctimas, y reafirmaron la importancia que tenía mejorar las condiciones laborales de los pescadores.
- 59.** El miembro gubernamental de España agradeció a la Comisión las condolencias presentadas. Este triste acontecimiento demostraba el enorme grado de peligrosidad de la pesca y confirmaba la necesidad de contar con protección, tanto en el ámbito internacional como mundial.
- 60.** El secretario del Grupo de los Trabajadores anunció que, debido a importantes movimientos laborales en su país, el Vicepresidente trabajador había tenido que regresar a Nigeria. En consecuencia, el Grupo de los Trabajadores había solicitado a su portavoz que aceptase la responsabilidad adicional de la Vicepresidencia del Grupo.
- 61.** El miembro gubernamental de Noruega hizo una declaración en representación de los miembros gubernamentales de Alemania, Arabia Saudita, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Irlanda, Islandia, Japón, Kuwait y Namibia (y en representación del grupo africano, inclusive Angola, Argelia y Túnez), Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia y Tailandia. Dichos gobiernos abogaban por la adopción de un instrumento general con un amplio ámbito de aplicación, que abordara exhaustivamente las condiciones de trabajo en el sector de la pesca, con independencia del tamaño del buque. El convenio no debería tener efectos en la legislación, costumbres o acuerdos que proporcionaran condiciones más favorables que las contenidas en el nuevo instrumento. Debería prever que los Estados Miembros pudieran excluir a ciertas categorías de pescadores o de buques pesqueros, cuando la autoridad competente estimase que podrían surgir problemas especiales e importantes con respecto a la aplicación del convenio.
- 62.** El miembro gubernamental de Irlanda, interviniendo en representación de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia, explicó que la declaración anterior había sido fruto de una larga reflexión. Los gobiernos eran conscientes de las inquietudes planteadas por el Grupo de los Trabajadores y se habían esforzado por aportar respuestas a las mismas. Sin demora injustificada, había que adoptar un convenio firme que abordara las necesidades específicas del sector pesquero. La norma debería aplicarse a los pescadores en general, con independencia del tamaño del buque. Ningún aspecto del nuevo convenio debería menoscabar las normas existentes, pero se necesitaba una cierta flexibilidad. No se pretendía crear lagunas jurídicas, sino más bien alentar la ratificación. El objetivo era formular un convenio que pudiera afirmarse de pleno derecho, y que se aplicara específicamente al sector pesquero.
- 63.** La miembro gubernamental de Chile, hablando también en representación de los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y México, apoyó la elaboración de un convenio ampliamente ratificable que se aplicara a todos los pescadores, con independencia del tamaño de la embarcación.

-
64. La Vicepresidenta empleadora insistió en el interés de su Grupo por elaborar un instrumento general que pudiera aplicarse ampliamente y que abordara de forma exhaustiva las condiciones laborales en el sector pesquero, cualquiera que fuese el tamaño del buque. No se pretendía menoscabar las normas que brindaban protección a ciertas categorías de pescadores embarcados en buques más grandes, pero era evidente la necesidad de proporcionar asimismo una protección básica a otros pescadores. No era necesario referirse al futuro convenio refundido sobre el trabajo marítimo, en curso de discusión. Era preciso que la Comisión se centrara en las cuestiones específicas del sector pesquero, y no del transporte marítimo. Con respecto a la situación de los pescadores independientes, solicitó que la Oficina facilitara aclaraciones.
65. El Consejero Jurídico explicó que el nuevo convenio, de conformidad con el punto 6 de las *Conclusiones propuestas*, se aplicaría a «todos los buques que se dediquen a operaciones de pesca comercial». El término «pescador» se definía en el punto 5, apartado *c*). La definición actual no sólo abarcaba a las personas contratadas, sino también a las personas que trabajaban a bordo y cuya remuneración se basaba en el reparto de las capturas, así como a los pescadores independientes. Los prácticos, el personal naval y demás personas al servicio permanente de los gobiernos estaban excluidos expresamente.
66. El miembro gubernamental de Grecia pidió a la Oficina que aclarara si, en virtud de lo dispuesto en el punto 23, sería obligatorio que los trabajadores independientes tuvieran un contrato de trabajo.
67. La representante del Secretario General explicó que el punto 23 exigía el establecimiento de un «acuerdo de trabajo» que estuviera en conformidad con el punto 5, apartado *d*). Esta formulación más abierta se había utilizado para reflejar precisamente la amplitud de aplicación del término «pescadores» contenido en el punto 5, apartado *c*), y no debía confundirse con un contrato de trabajo.
68. El secretario del Grupo de los Empleadores preguntó a la Oficina si el instrumento se aplicaría a una persona que fuera propietaria o explotara una embarcación pequeña, es decir, un pescador realmente independiente, no un trabajador contratado.
69. La representante del Secretario General confirmó que todos los trabajadores independientes quedarían comprendidos en el ámbito del convenio.
70. El miembro gubernamental del Brasil precisó que sólo los trabajadores independientes dedicados a la pesca comercial estarían amparados por el convenio.
71. La miembro gubernamental de Nigeria señaló que su Gobierno se asociaba a la declaración formulada por el miembro gubernamental de Noruega. Era importante no perder de vista los motivos por los que se deseaba elaborar un instrumento general para el sector pesquero. Los convenios y las recomendaciones se redactaban para adaptarse a las necesidades de todos los Estados Miembros, tanto en desarrollo como desarrollados, con miras a alentar la ratificación y la aplicación de dichos instrumentos. En su país, y en muchos otros países en desarrollo, la gran mayoría de los pescadores trabajaba en el sector de la economía informal. Todos los buques deberían quedar comprendidos en el ámbito del convenio. Un ámbito de aplicación de alcance general proporcionaría una cobertura y una protección más amplias. Una norma general sobre el trabajo en el sector pesquero no podría dissociarse del futuro convenio refundido sobre el trabajo marítimo, habida cuenta de la interrelación entre muchas de sus disposiciones. Con respecto a la segunda pregunta del Grupo de los Trabajadores, dijo que las exclusiones serían contraproducentes para el mandato de la Comisión. Todo artículo o sección sobre seguridad social debería ser de alcance general y ofrecer una protección más amplia a los trabajadores. Deberían abordarse las cuestiones de

la seguridad y salud en el trabajo. La aplicación restrictiva complicaba la realización, el cumplimiento y el control de la aplicación. A su vez, esto socavaría el bienestar de los trabajadores que el convenio debía proteger. Por lo tanto, era preferible definir un ámbito de aplicación amplio.

72. El miembro gubernamental de la India expresó su preocupación por los pequeños pescadores de su país, cuya situación económica y educación limitada les impedían adquirir, explotar y mantener equipos de comunicación y otros aparatos costosos que serían obligatorios si se adoptaran algunas disposiciones del texto actual. Dado que las normas no deberían menoscabar los medios de subsistencia de estos pescadores y sus familias, podrían contemplarse exclusiones para los buques que navegan en aguas territoriales. Por último, consideraba que en el texto debería incluirse una definición del término «pesca comercial».
73. El miembro gubernamental de la República Árabe Siria respaldó la declaración hecha por el miembro gubernamental de Noruega en su propio nombre y en el de otros miembros gubernamentales de la Comisión. Preguntó a la Oficina si los pescadores artesanales cuyos familiares trabajaban a bordo de sus buques debían considerarse pescadores independientes.
74. La representante del Secretario General señaló que las definiciones, el ámbito de aplicación y las exclusiones contempladas en las *Conclusiones propuestas* eran sumamente amplios y debían leerse en su conjunto. El texto de la Oficina se había elaborado con miras a reflejar la mayoría de las respuestas recibidas. Ahora incumbía a la Comisión determinar a través del proceso de enmienda cuál sería la naturaleza y el contenido del instrumento.
75. El secretario del Grupo de los Trabajadores expresó su agradecimiento a aquellos gobiernos que no querían reducir la protección existente, pero recordó a la Comisión que la adopción del nuevo convenio sustituiría los instrumentos anteriores e impediría que éstos siguieran ratificándose. El Grupo de los Trabajadores se hallaba en la difícil posición de tener que elegir entre ofrecer una nueva protección a los pequeños pescadores o abandonar eventualmente la protección de que ya disfrutaban en virtud de convenios existentes. El Grupo de los Trabajadores iba a tener que deliberar con más detenimiento acerca de este tema.

Examen de las Conclusiones propuestas contenidas en el Informe V (2)

A. Forma de los instrumentos internacionales

Puntos 1 y 2

76. Los puntos 1 y 2 no se discutieron.

B. Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio y de una recomendación

Preámbulo

Punto 3

77. El punto 3 no se discutió.

C. Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio

Punto 4

78. El punto 4 no se discutió.

Parte I. Definiciones y ámbito de aplicación

Definiciones

Punto 5

79. La enmienda presentada por el miembro gubernamental de Venezuela no fue apoyada y al no ser apoyada, por lo que no se discutió.

Nuevo apartado propuesto para su inserción antes del apartado a)

80. La Vicepresidenta empleadora presentó una enmienda para insertar el siguiente apartado antes del apartado *a*): la expresión «pesca comercial» designa a todos los tipos de pesca, excepción hecha de la pesca de subsistencia y la «pesca deportiva». Su Grupo quiso definir la expresión «pesca comercial», tema del instrumento. Se refirió a las explicaciones aportadas por la Oficina en la página 26 de la versión española del Informe V (2), relativas a la «pesca comercial».

81. El secretario del Grupo de los Trabajadores manifestó que no era necesario elaborar una definición, dado que las explicaciones de la Oficina eran suficientes. Agregó que, si se aceptase la enmienda, en ese caso sería necesario definir de manera precisa las expresiones «pesca de subsistencia» y «pesca deportiva». Por ende, el Grupo de los Trabajadores no apoyó la enmienda.

82. El miembro gubernamental de Bahamas tampoco apoyó la enmienda, porque ésta suscitaba problemas prácticos. Expresó que no estaba seguro si el texto debiese abarcar los buques utilizados en la formación de los pescadores.

83. El miembro gubernamental de Guatemala propuso una subenmienda por la que se agregaba, después de las palabras «operaciones de pesca», las palabras «con fines de lucro». Dijo que apoyaba el concepto subyacente a la propuesta original de los empleadores, pero que prefería que se diese una definición más precisa de la expresión «pesca comercial».

84. El miembro gubernamental de Bahamas apoyó la subenmienda.

85. El miembro gubernamental de España estuvo de acuerdo con la posición de los trabajadores, y señaló que, si fuera necesario definir la expresión «pesca de subsistencia», sería pertinente considerar el tamaño del buque, el número de pescadores embarcados y el radio de operaciones.

86. La miembro gubernamental de Portugal declaró que era necesario incluir una definición de «pesca comercial». Haciendo alusión a las explicaciones incluidas en la página 26 de la versión española del Informe V (2), propuso subenmendar el texto, insertando, después de las palabras «operaciones de pesca», las palabras «incluidos los lagos y ríos continentales».

-
87. La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador apoyaron la subenmienda.
 88. El miembro gubernamental del Brasil señaló que el punto 7 autorizaba a los Miembros a determinar si una actividad específica quedaba comprendida en el concepto de «pesca comercial». En consecuencia, de plantearse dudas al respecto, cada Miembro podría tomar una decisión fundamentada.
 89. La miembro gubernamental de Chile dijo que no era partidaria de incluir una definición. Consideraba acertada la explicación del Grupo de los Trabajadores, y prefería el texto preparado por la Oficina. Agregó que se debería evitar la inclusión de definiciones de otros conceptos, como «pesca de deportiva» o «pesca recreativa».
 90. La Vicepresidenta empleadora señaló que la subenmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala era innecesaria. Agregó que el término «comercial» implicaba en sí la idea de una actividad realizada «con fines de lucro».
 91. El Vicepresidente trabajador no apoyó la subenmienda.
 92. En consecuencia, no se adoptó la subenmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala.
 93. Por consiguiente, se adoptó la enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores, en su tenor modificado por el miembro gubernamental de Portugal.

Punto 5, apartado a)

94. Los miembros gubernamentales de Noruega y el Reino Unido presentaron una enmienda por la cual proponían suprimir el apartado a) y sustituirlo por el siguiente texto: «la expresión "autoridad competente" designa al Ministro, al departamento gubernamental o a otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;». La miembro gubernamental del Reino Unido explicó que se trataba de sustituir la definición de «autoridad competente» presentada en las *Conclusiones propuestas* por la definición incluida en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Agregó que prefería el texto indicado *supra*, porque las palabras «al Ministro, al departamento gubernamental u a otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos» eran más explícitas. Otra ventaja sería asegurar la congruencia entre el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo y el nuevo convenio relativo al sector pesquero.
95. El miembro gubernamental de Irlanda, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Países Bajos, Portugal y Suecia, apoyó la enmienda; también la apoyaron el miembro gubernamental del Japón, la Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador.
96. Se adoptó la enmienda.

Punto 5, apartado b)

97. Los miembros gubernamentales de Noruega y del Reino Unido presentaron una enmienda para desplazar el texto del apartado b), ubicándolo después del punto 11, como nuevo punto. El miembro gubernamental de Noruega explicó que la lógica de esta enmienda era que el actual apartado b) del punto 5, que trataba de las consultas, no constituía una

definición real sino que era de naturaleza más substancial. Agregó que, aun cuando apoyaba el propósito y el texto de esta disposición, le parecía que el lugar donde se encontraba no era el más apropiado, y que debería figurar por separado en el Convenio.

98. La Vicepresidenta empleadora afirmó que las consultas eran un tema sujeto a definición, habida cuenta de la importancia que el diálogo social tenía en la OIT. Se opuso al traslado del apartado, y no apoyó la enmienda.
99. El Vicepresidente trabajador suscribió lo dicho por la oradora anterior, y agregó que si se desplazaba el apartado de la sección de definiciones, su significado sería diferente.
100. El miembro gubernamental de Namibia se opuso a la enmienda, por las mismas razones.
101. El miembro gubernamental de Noruega retiró la enmienda.
102. La Comisión examinó en conjunto cuatro enmiendas relativas a eventuales nuevos apartados.
103. Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para añadir, después del apartado *b*), un nuevo apartado del tenor que sigue: «la expresión "armador de un buque pesquero" designa al propietario del buque o a cualquier otra entidad o persona, como el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de las operaciones del buque delegada por el propietario o por otra entidad o persona y que, al asumir dicha responsabilidad, ha aceptado ejercer las obligaciones y responsabilidades impuestas al propietario del buque pesquero en virtud del presente convenio.». El secretario del Grupo de los Trabajadores presentó la enmienda afirmando que era necesario definir la expresión «armador de un buque pesquero». El Grupo de los Trabajadores había tomado como modelo otros convenios de la OIT, procurando que sus definiciones fueran coherentes con las de éstos.
104. La Vicepresidenta empleadora se opuso a la enmienda, y propuso mantener el apartado *b*) tal como había sido propuesto en las *Conclusiones propuestas*.
105. Por otra parte, señaló a la atención de la Comisión que, inicialmente, el Grupo de los Trabajadores había tenido un portavoz y un Vicepresidente de la Comisión. Este último había debido ausentarse y el portavoz había asumido ambos cargos. Agregó que el portavoz estaba facultado para solicitar asesoramiento al secretario del Grupo de los Trabajadores, pero que el secretario del Grupo, que no era ni delegado, ni consejero, sólo podía dirigirse a la Comisión previa aprobación de la Mesa de la Comisión.
106. El Vicepresidente trabajador lamentó que los empleadores se negaran a aceptar que el secretario del Grupo de los Trabajadores interviniese en nombre del Grupo. Manifestó que este rechazo era inútil y sin duda contrario al espíritu con que la Comisión debería trabajar. Sin embargo, el Grupo de los Trabajadores estaba obligado a inclinarse ante esta decisión.
107. El miembro gubernamental de Guatemala, respaldado por el miembro gubernamental del Brasil, presentó una enmienda para que, después del apartado *h*) del punto 5, se insertara el siguiente nuevo apartado: «el término "armador" designa a la persona natural o jurídica, poseedora en propiedad o por cualquier otro título legal de una o más embarcaciones de pesca.». Al explicar el objetivo de su enmienda, el miembro gubernamental de Guatemala manifestó dudas en cuanto a la utilización de la expresión «capitán o patrón» contenida en el apartado *h*), y explicó que en la legislación nacional de su país se utilizaba el término «armador». Asimismo, la enmienda propuesta por su delegación era más sencilla y, por tanto, más clara.

-
- 108.** El miembro gubernamental del Japón presentó una enmienda, que fue apoyada por el miembro gubernamental de Tailandia, para que, después del apartado *h*), se añadiera el texto siguiente: «la expresión «propietario de buque de pesca» designa al propietario de un buque pesquero o a cualquier otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y, que al hacerlo, haya aceptado hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores de conformidad con el presente convenio. ». Se trataba de evitar una laguna jurídica y de abarcar a todas las partes interesadas, en lugar de limitar el ámbito de aplicación del convenio a los propietarios de buques de pesca. Este era el motivo de que se hubieran enumerado los ejemplos de administrador, agente o fletador a casco desnudo. Con respecto al motivo fundamental de que hubiera propuesto insertar dicho texto tras el apartado *h*), en lugar de ubicarlo luego del apartado *b*), el miembro gubernamental del Japón explicó que, de esa manera, el nuevo texto quedaría después de la definición de «buque pesquero» contenida en el apartado *e*). Sin embargo, su delegación era flexible en caso de que el Grupo de los Trabajadores tuviera opiniones firmes sobre el lugar donde se debería insertar la definición.
- 109.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Dinamarca y el Reino Unido presentaron una enmienda, por la que se insertaría un nuevo apartado tras el apartado *h*): «la expresión "propietario" designa al propietario registrado de un buque, salvo que el buque haya sido fletado por cesión o sea gestionado, en su totalidad o en parte, por una persona física o jurídica distinta del propietario registrado de conformidad con las condiciones de un acuerdo de gestión; en este caso, se considerará que el propietario es el fletador por cesión, o la persona física o jurídica que gestiona el buque, según proceda;». El miembro gubernamental de Dinamarca señaló que el propósito de la enmienda era poner de relieve la necesidad de elaborar una definición del término «propietario de buque pesquero», ya que los puntos 21 y 22 de las *Conclusiones propuestas* incluían obligaciones específicas para dichos propietarios. Sin embargo, dijo que retiraría esta enmienda para apoyar otras enmiendas similares presentadas por el Grupo de los Trabajadores y el miembro gubernamental del Japón.
- 110.** Los miembros trabajadores retiraron su enmienda para apoyar la enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón.
- 111.** Los miembros gubernamentales de Canadá, China, Noruega y Suecia apoyaron la enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón.
- 112.** El miembro gubernamental del Brasil confirmó su apoyo a la enmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala, porque su intención era abarcar no sólo a los fletadores a casco desnudo, sino también otros tipos de fletamentos, como los fletadores de buques con tripulación.
- 113.** El miembro gubernamental de Guatemala retiró su enmienda, en vista del apoyo mayoritario a la enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón. Sin embargo, indicó que compartía las preocupaciones manifestadas por el miembro gubernamental del Brasil.
- 114.** El miembro gubernamental del Brasil, respaldado por el miembro gubernamental de México, presentó una subenmienda a la enmienda formulada por el miembro gubernamental del Japón. Propuso añadir, después de la palabra «administrador», las palabras «de cualquier fletador, incluido el fletador a casco desnudo». Era frecuente que las empresas brasileñas fletaran buques cuya tripulación era extranjera; a esta tripulación se

sumaban nacionales brasileños. Incumbía al fletador solucionar cualquier problema que afectara a los miembros de la tripulación brasileños, inclusive el no pago de los salarios.

- 115.** El Vicepresidente trabajador y los miembros gubernamentales de Argentina, Chile, Uruguay y Venezuela apoyaron la subenmienda.
- 116.** El miembro empleador de Alemania expresó su voluntad de aclarar por qué la definición propuesta se refería solamente al fletador a casco desnudo. Al suscribir el contrato de fletamento, el empleador de los pescadores sería solamente el fletador a casco desnudo, mientras que cualquier otro fletador no tendría tal responsabilidad, ya que el propietario del buque pesquero seguiría siendo el empleador y, por lo tanto, la persona responsable. Este era el motivo fundamental de que se hubiera seguido la definición incluida en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.
- 117.** Los miembros gubernamentales de Irlanda y Noruega, así como la Vicepresidenta empleadora, también rechazaron la subenmienda presentada por el miembro gubernamental del Brasil, al tiempo que apoyaron la enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón.
- 118.** La miembro gubernamental del Reino Unido observó que en el texto de la enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón figuraban las palabras «como puede ser», las cuales encabezan una serie de ejemplos. Presentó una subenmienda consistente en suprimir las palabras «, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo». Al evitar los ejemplos, la enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón haría claramente referencia a todas las personas que a efectos de la explotación del buque hubieran asumido la responsabilidad que incumbía al propietario o a otra entidad o persona y, que al hacerlo, hubieran aceptado hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades que incumbían a los armadores de conformidad con el presente proyecto de convenio. El Grupo de los Empleadores respaldó esta subenmienda.
- 119.** El miembro gubernamental del Brasil aceptó este razonamiento y retiró su subenmienda.
- 120.** La subenmienda presentada por el miembro gubernamental del Reino Unido fue apoyada también por el Grupo de los Trabajadores y por los miembros gubernamentales de Alemania, Dinamarca, España, Japón, Namibia (en representación de los miembros gubernamentales de Kenya, Malawi, Mozambique y Namibia) y Noruega.
- 121.** La enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón fue adoptada en su forma subenmendada. Su inclusión precisa en el texto se remitió a la consideración del Comité de Redacción.

Punto 5, apartado c)

- 122.** El miembro gubernamental de Grecia, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Francia, retiró la enmienda, por considerar que se alcanzaría el mismo resultado con otra enmienda ulterior. Explicó que nadie pretendía excluir a los pescadores independientes de todo el instrumento.
- 123.** Los miembros gubernamentales de Irlanda y el Reino Unido presentaron una enmienda para reemplazar el apartado c) del punto 5 por un texto del tenor siguiente: «el término "pescadores" designa a toda persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque, así como a las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión del personal en tierra que realicen trabajos a bordo de un buque atracado en el muelle y los prácticos del puerto». El miembro gubernamental de Irlanda, haciendo uso de la palabra en

nombre de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia, declaró que deseaba que la definición fuera lo suficientemente amplia como para poder brindar protección a todas las personas embarcadas. Cualquier exclusión específica figuraría en las partes pertinentes del texto.

124. El miembro gubernamental del Brasil, refiriéndose a una enmienda que apoyó junto con la miembro gubernamental de Chile, propuso agregar al inicio del apartado *c*) la siguiente frase: «sin perjuicio de lo que establezcan las legislaciones nacionales, para los efectos del presente convenio,». Esto protegería a muchos pescadores que no trabajaban a bordo de buques, como, por ejemplo, los numerosos piscicultores y las personas que, en su país, practican la pesca en pantanos.
125. El Vicepresidente trabajador no apoyó la enmienda, pues le preocupaba la situación de los pescadores remunerados por el sistema de reparto.
126. La Vicepresidenta empleadora y el miembro gubernamental de Tailandia no apoyaron la enmienda.
127. La miembro gubernamental del Reino Unido explicó las razones en que se fundamentaba la enmienda. A su juicio, al referirse a toda persona «empleada o contratada», el texto de la Oficina no aseguraba una protección suficiente a los pescadores independientes. Un instrumento general debería contener una definición tan amplia como fuese posible del término «pescador». Pidió que el Grupo de los Empleadores expusiera las razones por las cuales no aceptaba la enmienda.
128. La Vicepresidenta empleadora señaló que había presentado una enmienda relativa a este párrafo, en la cual se tomaban en cuenta las inquietudes de la miembro gubernamental del Reino Unido.
129. El Vicepresidente trabajador propuso una subenmienda, que incluiría en la primera línea, delante de las palabras «que ejerza», las palabras «empleada o contratada». Además, agregó las palabras «que trabajen a bordo y sean remuneradas con una parte de las capturas» después de la palabra «personas» de la segunda línea.
130. La miembro gubernamental del Reino Unido manifestó que no estaría en condiciones de apoyar esta subenmienda, porque entendía que ésta excluiría a más del 90 por ciento de los pescadores de su país. Sin embargo, luego de discutir con algunos miembros de la Comisión, presentó una nueva subenmienda al texto original de la Oficina que mantendría lo esencial de la enmienda, y que disiparía las inquietudes de los miembros gubernamentales y los trabajadores. Propuso agregar las palabras «o que ejerce una actividad profesional» antes de las palabras «a bordo».
131. El miembro gubernamental de Noruega, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Canadá, Estados Unidos, Islandia y Japón, y el miembro gubernamental de Irlanda, haciendo uso también de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Países Bajos, Portugal y Suecia, apoyaron la subenmienda presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido.
132. La Vicepresidenta empleadora apoyó la subenmienda presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido y presentó otra subenmienda para agregar al final del apartado las palabras «y el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero», con el propósito de incluir al personal de tierra que no fuera empleado del

Estado y que se hubiese embarcado para efectuar un trabajo específico como, por ejemplo, reparar un equipo o cargar o descargar la pesca. También mencionó el ejemplo de los inspectores de entidades privadas, que podían prestar servicios a bordo de un buque pesquero, pero que no estaban trabajando de forma permanente para el Estado, ni eran prácticos, ni personal naval. Agregó que estas personas no podían considerarse pescadores.

133. El Vicepresidente trabajador apoyó la subenmienda presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido y se opuso a la otra enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores.
134. Se adoptó la subenmienda presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido.
135. El miembro gubernamental de Namibia, haciendo también uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe, y la miembro gubernamental de Chile apoyaron la subenmienda presentada por los empleadores.
136. El miembro gubernamental de Alemania señaló que, de acuerdo con su legislación nacional, las personas que no pertenecían a la tripulación no estaban regidas por las disposiciones aplicables a los miembros de la misma. En consecuencia, estimó innecesaria la subenmienda presentada por el Grupo de los Empleadores, e indicó que su delegación no podría apoyarla.
137. El miembro gubernamental del Brasil preguntó si la subenmienda presentada por los empleadores sería aplicable únicamente cuando el buque pesquero estuviese en puerto, o si se aplicaría también cuando se hiciese a la mar. A su juicio, cuando el buque pesquero estuviese en el mar, las personas embarcadas deberían recibir también alojamiento, comida, etc.
138. La Vicepresidenta empleadora respondió que, habitualmente, los inspectores y el personal de tierra trabajaban a bordo de los buques pesqueros cuando estos permanecían en puerto, y no cuando se hacían a la mar.
139. El Vicepresidente trabajador afirmó que, después de analizar la intervención de la Vicepresidenta empleadora, su Grupo deseaba introducir otra modificación a la propuesta de los empleadores, agregando las palabras «mientras el buque esté en puerto» al fin del apartado.
140. El miembro gubernamental de Mozambique manifestó dudas sobre si al establecer una distinción con respecto a la situación del buque (en puerto o navegando), se iba a solucionar realmente el problema. Aun cuando algunos observadores se embarcaban en buques pesqueros para realizar sus estudios, estas personas no podrían figurar en la lista de la tripulación como pescadores.
141. El miembro gubernamental de Namibia convino en que la propuesta presentada por el Grupo de los Trabajadores no era de gran ayuda y más bien complicaba el debate. Por ejemplo, un experto en electrónica que fuera contratado a bordo para realizar un trabajo específico (por ejemplo, reparaciones menores) no podría considerarse pescador, independientemente de que el buque pesquero estuviera en puerto o navegando.
142. El miembro gubernamental de Túnez expresó su convencimiento de que el personal de tierra quedaba excluido de la aplicación del convenio, de conformidad con el punto 23 de las *Conclusiones propuestas*, el cual requería específicamente que las personas a bordo de un buque pesquero debían tener un contrato de trabajo. Así, pues, no podía apoyar la

subenmienda presentada por el Grupo de los Empleadores, ni tampoco la que había formulado el Grupo de los Trabajadores.

143. La Vicepresidenta empleadora señaló que la subenmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores le planteaba problemas. Una persona que supuestamente repararía el equipo de un buque pesquero podría permanecer a bordo mientras dicho buque navegara, para poder verificar el debido funcionamiento del equipo. La restricción «cuando estuviera en puerto» podría suponer que dichas personas se consideraran pescadores.
144. El Vicepresidente trabajador decidió retirar la subenmienda de su Grupo y atenerse a la subenmienda inicial presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido, ya que la subenmienda formulada por el Grupo de los Empleadores le parecía excesivamente general.
145. La miembro gubernamental del Reino Unido señaló que comprendía las preocupaciones manifestadas por el Grupo de los Empleadores. Dada la dificultad que conllevaba prever todas las consecuencias de esta subenmienda, propuso que la misma fuese reexaminada más tarde. Hasta que se alcanzara un consenso, la subenmienda debería seguir figurando entre corchetes.
146. La representante del Secretario General explicó las consecuencias de la propuesta formulada por la miembro gubernamental del Reino Unido. Al dejar entre corchetes el texto propuesto por el Grupo de los Empleadores, éste no se perdería y podría retomarse posteriormente. Sus consecuencias podrían examinarse con mayor detenimiento y se podría adoptar una postura al respecto, permitiendo que la Comisión continuara su labor.
147. Los Vicepresidentes empleador y trabajador apoyaron la subenmienda presentada por la miembro gubernamental del Reino Unido.
148. Se adoptó la enmienda en su forma subenmendada quedando entre corchetes la frase «y el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero».
149. El miembro gubernamental del Brasil, hablando también en nombre de la miembro gubernamental de Chile, presentó una enmienda para añadir, al principio del apartado c), la siguiente frase: «Sin perjuicio de lo que establezcan las legislaciones nacionales, para los efectos del presente convenio,». Esta enmienda hacía referencia a la posible exclusión de la protección brindada por el convenio en perjuicio de los pescadores que no trabajaban a bordo de los buques. De conformidad con la legislación del Brasil, los trabajadores que trabajaban en el sector de la acuicultura, así como las personas que recogían cangrejos en pantanos u ostras, también se eran considerados pescadores. En la actualidad, estas personas no estaban comprendidas en el ámbito del texto preparado por la Oficina, ya que la presencia a bordo de un buque pesquero era un requisito estricto. El objetivo de la enmienda no era ampliar automáticamente la protección, sino permitir que los Estados Miembros colmaran brechas dimanantes de una definición excesivamente estricta del término «pescadores», concediendo así discreción a los Estados Miembros para hacer extensible la aplicación del convenio a otros grupos de trabajadores que consideraran pescadores.
150. El miembro gubernamental de Noruega dijo que comprendía las inquietudes manifestadas por sus homólogos del Brasil y Chile, pero señaló que la legislación de Noruega no trataba como pescadores a los trabajadores que participaban en la ordenación de las capturas. Estas personas estaban amparadas por una legislación relativa al personal de tierra. Su gobierno no adoptaba la enmienda, porque ésta daba origen a dos definiciones alternativas

del concepto de «pescador». En cualquier caso, los Estados Miembros podían hacer extensible la protección a otros tipos de trabajadores, si así lo deseaban.

- 151.** El miembro gubernamental de Grecia valoró las inquietudes manifestadas por el miembro gubernamental del Brasil, pero recordó a la Comisión que los convenios de la OIT establecían normas mínimas. El orador estuvo de acuerdo con el miembro gubernamental de Noruega y no apoyó la enmienda.
- 152.** El miembro gubernamental de Alemania señaló que la legislación nacional de su país era concordante con la de su homólogo de Noruega, y expresó su acuerdo con la postura del miembro gubernamental de este país.
- 153.** La miembro gubernamental de Chile puso de relieve que esta enmienda había sido propuesta para abordar una cuestión específica en el Brasil, y pidió a la Comisión que fuera más comprensiva con respecto a la postura que un Estado Miembro determinado pudiera tener con respecto al proyecto de convenio.
- 154.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador señalaron que simpatizaban con las razones de la enmienda propuesta, pero indicaron que no podían apoyarla.
- 155.** La representante del Secretario General se refirió a la preocupación manifestada por el miembro gubernamental del Brasil. Recordó a la Comisión lo dispuesto en el artículo 19, párrafo 8, de la Constitución de la OIT, disposición que permitía que los gobiernos aplicaran condiciones más favorables que las estipuladas en un convenio o recomendación.
- 156.** Partiendo de esta base, el miembro gubernamental del Brasil retiró la enmienda.
- 157.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, haciendo uso de la palabra también en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria y Zimbabwe, presentó una enmienda para reemplazar en el apartado c) la palabra «pescadores» por las palabras «miembro de la tripulación». Su propósito era hacer concordar la terminología utilizada en las conclusiones con la terminología adoptada en los instrumentos de otros organismos de las Naciones Unidas, como la FAO.
- 158.** La Vicepresidenta empleadora se opuso a la enmienda en aras de la claridad del texto. El objeto del debate era el concepto de «pescadores», y no el de «miembros de la tripulación» en el contexto del transporte marítimo.
- 159.** El Vicepresidente trabajador también se opuso a la enmienda. A pesar de que el Grupo de los Trabajadores no era particularmente afecto al término «pescadores», este era el que se había adoptado.
- 160.** Por falta de apoyo, se retiró la enmienda.
- 161.** El miembro gubernamental de Argentina presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental del Brasil, con el fin de insertar en el apartado c) las palabras «hombre o mujer» después de la palabra «persona». Esta iniciativa obedecía a que el concepto de género no aparecía por ninguna parte; los promotores de la enmienda consideraban que era importante, para cuestiones como el alojamiento, tener en cuenta que a bordo de los buques habría tanto hombres como mujeres.
- 162.** El miembro gubernamental del Brasil agregó que, además de las cuestiones relativas a las instalaciones a bordo, se deberían examinar problemas muy reales, como el acoso sexual a bordo de los buques pesqueros.

-
- 163.** El miembro gubernamental de Dinamarca se opuso a la enmienda, recordando que la decisión de adoptar el término «pescador» como término que abarcase tanto a los hombres como a las mujeres se había alcanzado al cabo de larguísimos debates.
- 164.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador se opusieron a la enmienda por las mismas razones.
- 165.** El miembro gubernamental de Namibia, haciendo también uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe, también se opuso a la enmienda por considerarla innecesaria.
- 166.** La miembro gubernamental de Alemania también se opuso a la enmienda, y observó que en otra parte del texto se podrían abordar cuestiones específicas relativas a la situación de las mujeres.
- 167.** Se retiró la enmienda.
- 168.** Los miembros empleadores introdujeron una enmienda para insertar en la tercera línea del punto 5, apartado c), después de la palabra «excluyen», las palabras «los propietarios-operadores independientes, así como». La Vicepresidenta empleadora explicó que el nuevo instrumento debería regir las relaciones laborales cuando las personas que eran propietarios u operadores de sus propios buques no estaban trabajando en un marco de relaciones laborales. Si bien era cierto que algunos aspectos del debate, como la seguridad de los buques pesqueros, revestían interés para esta categoría de pescadores, la mayoría de los temas, como el de los salarios mínimos, no se aplicaban a su situación. Por tal motivo, los propietarios-operadores independientes deberían quedar excluidos del ámbito de aplicación del instrumento.
- 169.** A juicio del miembro gubernamental de Alemania, el propósito del convenio era ofrecer una protección a todo el sector pesquero, es decir, a tantos pescadores como fuese posible. En particular, por lo que se refería a la seguridad y la salud en el trabajo, también deberían quedar cubiertos los propietarios-operadores independientes, y no sólo los pescadores. Si se adoptase esta enmienda, el 90 por ciento de los pescadores alemanes quedarían al margen, dada su condición de independientes. En consecuencia, su delegación no podría apoyar esta enmienda.
- 170.** El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo con el miembro gubernamental de Alemania y se opuso enérgicamente a la enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores.
- 171.** El miembro gubernamental de Irlanda también hizo causa común con el miembro gubernamental de Alemania. Agregó que las inquietudes de los empleadores podrían ser tomadas en consideración en los puntos pertinentes del convenio.
- 172.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Botswana, Brasil, Canadá, Chile, Guatemala, Kenya, Líbano, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, Venezuela y Zimbabwe también se opusieron a la enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores.
- 173.** La Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda.
- 174.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, y Zimbabwe, presentó una moción para diferir el debate sobre esta enmienda, habida

cuenta de los resultados relativos a las deliberaciones sobre la enmienda al punto 5, apartado c), tal como fue subenmendada por el miembro gubernamental del Reino Unido cuando se abordó la definición del término «pescadores». La frase «y personal de tierra que realiza un trabajo a bordo de un buque pesquero» quedó entre corchetes.

175. La Comisión así lo decidió.

Punto 5, apartado d)

- 176.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe, retiró la enmienda, habida cuenta de que había sido retirada una enmienda vinculada a ésta, que trataba del reemplazo de las palabras «de los pescadores» por las palabras «de los miembros de la tripulación».
- 177.** El Vicepresidente trabajador presentó una enmienda que tenía por objeto sustituir en la última línea las palabras «las condiciones de trabajo» por las palabras «el trabajo y las condiciones de los pescadores». Precisó que las «condiciones de trabajo» guardaban relación con las obligaciones que se debían asumir a bordo del buque. En un acuerdo de trabajo se deberían especificar también las condiciones en que iban a ejercerse las funciones. Por ejemplo, deberían indicarse las licencias, vacaciones e indemnización por enfermedad.
- 178.** La Vicepresidenta empleadora se opuso a esta enmienda, y declaró que la expresión «el trabajo de los pescadores» incluía las «condiciones» de dicho trabajo. Por lo tanto, no consideraba que fuese necesario agregar más expresiones.
- 179.** El miembro gubernamental de Venezuela dijo que compartía las inquietudes de los trabajadores, en el sentido de que la definición no recogía de manera suficiente las condiciones de las personas embarcadas. Propuso una subenmienda para agregar las palabras «condiciones de vida» después de las palabras «el trabajo», propuesta que fue aceptada por el Grupo de los Trabajadores.
- 180.** El miembro gubernamental del Brasil señaló que había una falta de coherencia entre las versiones inglesa y española del texto. En inglés se hacía referencia al «trabajo» de los pescadores, mientras que el texto español contenía las palabras «las condiciones de trabajo», lo que coincidía con la enmienda propuesta por los trabajadores.
- 181.** El miembro gubernamental de Grecia se opuso a la subenmienda, por considerar que la expresión «condiciones de vida» abarcaba el alojamiento y la alimentación, lo que estaba regido por la legislación nacional de Grecia. Estimaba que no era adecuado que estas cuestiones fuesen resueltas por acuerdos laborales.
- 182.** La Vicepresidenta empleadora se opuso a la subenmienda, por considerar que no era juicioso ampliar la expresión «el trabajo» para incluir las condiciones de vida.
- 183.** El miembro gubernamental de Guatemala apoyó la subenmienda. A pesar de que en muchos acuerdos laborales no se estipulaban las condiciones de vida y de trabajo, le parecía que era importante que esto se hiciese para garantizar que los pescadores trabajasen en un entorno seguro y limpio.
- 184.** El miembro gubernamental de Alemania también apoyó la subenmienda, pues consideraba que no se podían separar las condiciones de trabajo de las condiciones de vida a bordo.

-
- 185.** El miembro gubernamental de Portugal dijo que, a su juicio, la seguridad, la salud y el alojamiento estaban comprendidos en las condiciones de trabajo.
- 186.** El miembro gubernamental de México apoyó la subenmienda y señaló que, en la legislación mexicana, la definición de «trabajo» incluía las condiciones de trabajo a bordo. Consideraba que era importante especificar en un acuerdo las condiciones de vida, para asegurar que los trabajadores embarcados tuviesen una calidad de vida adecuada a bordo.
- 187.** La miembro gubernamental de Chile observó que en algunos países las «condiciones de trabajo» no incluían las «condiciones de vida». Al ser éstas estipuladas entre las partes, tendrían que figurar en el acuerdo de trabajo. Dijo que el problema se originaba quizás en el texto en lengua inglesa.
- 188.** El miembro gubernamental de España apoyó la subenmienda, por considerar que, habida cuenta de que los buques podían permanecer a veces navegando durante meses, había que definir claramente las obligaciones de ambas partes. Agregó que en los acuerdos de trabajo se deberían especificar las condiciones de trabajo, las condiciones de vida, y los períodos de descanso y de licencia. De lo que se trataba era de mejorar las normas aplicables en el sector.
- 189.** El miembro gubernamental de Guatemala observó que, dado que algunos países no tenían una legislación pormenorizada, era necesario especificar las «condiciones de vida y de trabajo» para hacer extensible esta práctica al mayor número posible de países.
- 190.** Se adoptó la enmienda.

Punto 5, apartado e)

- 191.** El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Alemania, retiró una enmienda, que ya no era pertinente tras la decisión de hacer extensible el ámbito de aplicación del instrumento a lagos y aguas interiores.
- 192.** El miembro gubernamental de Venezuela presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental de Guatemala, para suprimir, en la primera línea, las palabras «o "buque" designan».
- 193.** El miembro gubernamental de Francia se opuso a la enmienda. La supresión del término «buque» complicaría la redacción en todo el texto, ya que sólo podría utilizarse entonces el término «buque pesquero».
- 194.** La Vicepresidenta empleadora y el miembro gubernamental de Namibia, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe, estuvieron de acuerdo con el miembro gubernamental de Francia, por lo que no apoyaron la enmienda.
- 195.** El miembro gubernamental de Guatemala reconoció las inquietudes planteadas, pero explicó que, en la versión española, la palabra «buque» se utilizaba tres veces en la misma línea.
- 196.** El Presidente concluyó que el problema sólo era de carácter lingüístico, y que su solución podría encomendarse al Comité de Redacción.
- 197.** No se adoptó la enmienda.

Nuevos apartados propuestos para su inserción después del apartado e) del punto 5

198. El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania y el Reino Unido, presentó una enmienda para insertar, después del apartado e), un nuevo apartado del siguiente tenor:

la expresión «buque pesquero nuevo» designa a un buque pesquero respecto del cual:

- 1) a la fecha de entrada en vigor del presente convenio o posteriormente, se adjudica el contrato de construcción o de transformación importante;
- 2) adjudicado el contrato de construcción o de transformación importante antes de la fecha de entrada en vigor del presente convenio, la entrega se produce tres años después de dicha fecha de entrada en vigor o aún más tarde, o
- 3) si no se ha firmado un contrato de construcción a la fecha de entrada en vigor de este convenio o después de esa fecha:
 - se ha colocado ya la quilla; o
 - se inicia una fase de la construcción que permita identificar ésta como propia de un buque concreto, o
 - haya comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de al menos [50 toneladas] del material estructural o el 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor.

199. Esta enmienda dejaba margen para establecer la distinción entre buques nuevos y existentes. Estaba en conformidad con el Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y a otros instrumentos internacionales. En aras de la coherencia del texto, se presentó una segunda enmienda que proponía incluir, después del apartado e), un segundo nuevo apartado del tenor siguiente: «la expresión "buque existente" designa un buque que no es nuevo».

200. El miembro gubernamental de Alemania añadió que el proyecto de convenio contendría disposiciones relativas a las condiciones sociales, que tendrían incidencia a nivel de la construcción de buques. Por consiguiente, era preciso elaborar definiciones que permitieran establecer distinciones entre los buques nuevos y los buques existentes.

201. El Vicepresidente trabajador apoyó ambas enmiendas.

202. La Vicepresidenta empleadora rechazó la enmienda propuesta por ser excesivamente detallada. El proyecto de convenio sólo debería contener una serie fundamental de principios que se centraran en las condiciones sociales. No había necesidad de incluir en la definición las condiciones físicas, ya que éstas podrían discutirse más tarde.

203. Los miembros gubernamentales de Canadá, España, Francia, Irlanda, Noruega, Portugal y Suecia apoyaron ambas enmiendas.

204. Se adoptaron las enmiendas.

Punto 5, apartado f)

205. El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania y el Reino Unido, presentó una enmienda para sustituir el apartado f) por un texto del siguiente tenor:

-
- f) el término «eslora» designa el 96 por ciento de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal de trazado mínimo medido desde la línea de quilla, o la eslora que haya desde la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón de esa flotación, si ésta es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será a la flotación de proyecto. La autoridad competente del Estado Miembro parte en este convenio, previa consulta con las organizaciones representativas de los empleadores y de los trabajadores interesadas, podrá decidir si utiliza otras unidades de medida, por ejemplo, la unidad de "arqueo bruto". Se deberá comunicar esta decisión a la Oficina Internacional del Trabajo. En la comunicación se deberán exponer las razones por las cuales se adoptó esta decisión, los posibles comentarios manifestados durante la consulta y la definición de la unidad de medida adoptada.

Consideraba que había que retirar de las definiciones el término «arqueo bruto», ya que no aparecía en ningún otro lugar del texto. El término «eslora» era el que debía definirse. La definición propuesta de eslora era ampliamente conocida, ya que se había tomado de otros instrumentos internacionales. Sin embargo, se había añadido una sección adicional para ofrecer a la autoridad competente la opción de utilizar el término «arqueo bruto». Muchos gobiernos no habían podido ratificar el Convenio STCW-F, porque las limitaciones con respecto al tamaño del buque no se expresaban en términos de arqueo bruto. Por consiguiente, al ofrecer la posibilidad de elegir entre el término «eslora» o el término «arqueo bruto», se eliminaría cualquier obstáculo potencial para la ratificación de dicho instrumento.

- 206.** El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda.
- 207.** El miembro gubernamental de Noruega apoyó la inclusión de la eslora de los buques en las definiciones, pero no la segunda parte de la enmienda propuesta, que comenzaba con las palabras «la autoridad competente». Propuso una subenmienda para mantener la definición de «arqueo bruto» en el apartado f) del punto 5, para añadir la definición propuesta de «eslora» como un nuevo apartado después del apartado f), y para retirar el resto del texto propuesto de la frase «la autoridad competente». En el caso de que se decidiera ofrecer la posibilidad de elegir entre la utilización de «arqueo bruto» o «eslora», sería necesario incluir una definición del término «arqueo bruto». El miembro gubernamental de Namibia respaldó la subenmienda propuesta.
- 208.** Los miembros gubernamentales de Grecia y el Japón apoyaron la subenmienda.
- 209.** El miembro gubernamental de Estados Unidos expresó su preocupación porque el proyecto de convenio pudiera contener definiciones de términos que no figuraran en ningún otro lugar del texto.
- 210.** El miembro gubernamental de Dinamarca expresó su convencimiento de que los objetivos de la enmienda y de la subenmienda eran los mismos, y sugirió que los gobiernos interesados propusieran un texto conjunto para lograr su objetivo común.
- 211.** El miembro gubernamental de Dinamarca indicó que, tras la celebración de consultas, se había elaborado una propuesta apoyada por los miembros gubernamentales de Alemania, Botswana, Dinamarca, Grecia, Japón, Kenya, Mozambique, Namibia, Nigeria, Noruega, Reino Unido y Sudáfrica. Consideraba que se debería mantener la definición de arqueo bruto en el punto 5, apartado f) del convenio. Después del apartado f) se debería insertar un nuevo apartado del siguiente tenor: «el término "eslora" designa el 96 por ciento de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal de trazado mínimo medido desde la línea de quilla, o la eslora que haya desde la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón de esa flotación, si ésta es mayor. En los buques proyectados con quilla

inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será a la flotación de proyecto». Además, en el punto 9 se debería insertar un nuevo segundo párrafo, que tendría el siguiente tenor: «La autoridad competente, previa consulta, podría decidir si utiliza otras unidades de medida, tal como podrían ser definidas en el presente convenio. Si se adopta esta decisión, la autoridad competente debería en su primer informe relativo a la aplicación del convenio, presentado en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, comunicar las razones por las cuales se adoptó esta decisión y las posibles observaciones expresadas durante la consulta».

212. El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda.

213. La Vicepresidenta empleadora se opuso a la enmienda, ya que prefería mantener sin cambio alguno el apartado *f)* del punto 5 de las *Conclusiones propuestas*. El instrumento debería regir las condiciones a bordo de todos los buques pesqueros, haciendo abstracción de su tamaño. Una definición de «eslora» daría pie a una discusión sobre la categorización de los buques pesqueros en función del tamaño del buque.

214. El miembro gubernamental del Líbano apoyó la posición de la Vicepresidenta empleadora e hizo hincapié en que el proyecto de convenio debería abordar los problemas de todos los pescadores. Agregó que en las *Conclusiones propuestas* no se deberían establecer diferencias entre los buques, basadas en la eslora o el arqueo.

215. Los Gobiernos manifestaron su apoyo mayoritario al texto propuesto votando a mano alzada. Se adoptó la enmienda en su forma subenmendada.

216. El miembro gubernamental de Guatemala presentó una enmienda que no fue apoyada, por lo que no se examinó.

Punto 5, apartado *g)*

217. No se presentaron enmiendas al punto 5, apartado *g)*.

Punto 5, apartado *h)*

218. El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando asimismo en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania y el Reino Unido, presentó una enmienda para sustituir el apartado *h)* por el texto siguiente: «la expresión "capitán" designa a la persona encargada del mando de un buque pesquero». Explicó que este texto se utilizaba en el Convenio STCW-F, por lo que el proyecto de convenio estaría en conformidad con los instrumentos internacionales ya existentes.

219. El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda, al igual que el miembro gubernamental de China.

220. Los miembros de lengua española de la Comisión entablaron una larga discusión sobre el término español que equivalía al término inglés «skipper».

221. La representante del Secretario General explicó que en la versión española del Convenio STCW-F se utilizaba el término «patrón» para el término inglés «skipper». La Comisión debería tener esto en cuenta con miras a velar por la coherencia con dicho convenio.

222. El Presidente pidió a los miembros de habla española de la Comisión que alcanzaran un acuerdo respecto al término que debía utilizarse en el texto español y que notificaran a la Comisión sobre su elección. Partiendo de esta base, se adoptó la enmienda.

Nuevo apartado propuesto para su inserción
después del punto 5, apartado h)

- 223.** La enmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala para añadir un nuevo apartado no fue apoyada, por lo que no se discutió.
- 224.** Una enmienda formulada por el miembro gubernamental de Guatemala no fue apoyada, por lo que no se discutió.
- 225.** El miembro gubernamental de Guatemala presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental de México, para añadir, después del apartado *h*), un nuevo apartado del siguiente tenor: «El término "patrono" designa a toda persona individual o jurídica que utiliza los servicios de uno o más trabajadores, en virtud de un contrato o relación de trabajo».
- 226.** El miembro gubernamental de México señaló que el problema estaba relacionado con las discusiones sobre la definición del término «patrón» en el texto español.
- 227.** El miembro gubernamental de Alemania declaró que no era necesario definir el término «empleador», por lo que no apoyó la enmienda.
- 228.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador rechazaron la enmienda por el mismo motivo.
- 229.** El miembro gubernamental de Guatemala retiró la enmienda.
- 230.** Se adoptó el punto 5 en su forma modificada.

Ambito de aplicación

Punto 6

- 231.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y el Reino Unido presentaron una enmienda para sustituir el punto 6 por el texto siguiente:
- 6 a)* el convenio se aplica a todos los buques de pesca nuevos y a los pescadores que se dediquen a operaciones de pesca comercial;
 - b)* a pesar de lo expresado en el apartado *a*), en la medida en que sea posible y previa consulta con las organizaciones representativas de los propietarios de buques y de los pescadores, la autoridad competente podrá aplicar las disposiciones del convenio a los buques existentes, siempre que esto no exija que se introduzcan cambios en la estructura del buque;
 - c)* nada en este convenio debería afectar cualquiera ley, laudo, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques y los pescadores que garantice condiciones o disposiciones más favorables que las previstas en este convenio.
- 232.** La miembro gubernamental del Reino Unido insistió en la necesidad de insertar una cláusula de exención, ya que no sería razonable imponer algunas partes del convenio a los propietarios de buques existentes. Presentó inmediatamente una subenmienda a la enmienda propuesta sobre el apartado *a*) del punto 6, cuyo tenor era el siguiente: «el convenio se aplica a todos los pescadores y a todos los buques pesqueros nuevos que se dediquen a operaciones pesqueras comerciales». Esta subenmienda no cambiaría el significado del texto, sino que facilitaría su comprensión.

-
- 233.** La miembro gubernamental de Chile, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil, Guatemala y Venezuela, consideró que no deberían excluirse los buques existentes. Sería desacertado establecer una distinción entre buques viejos y buques nuevos, en particular con respecto a cuestiones como la edad mínima, la asistencia médica y la protección social, que deberían aplicarse a todos los pescadores, con independencia de que trabajaran a bordo de buques viejos o nuevos.
- 234.** El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo con la idea de introducir una cláusula de exención, pero estimaba que el párrafo 6 no figuraba en el lugar que le correspondía. Por consiguiente, presentó una subenmienda para mantener el texto original del punto 6 y agregar el apartado *c)* de la enmienda propuesta.
- 235.** La Vicepresidenta empleadora manifestó su acuerdo con la subenmienda propuesta por el Vicepresidente trabajador.
- 236.** El miembro gubernamental de Namibia, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe, señaló que tenían reservas con respecto a la definición del término «nuevo buque pesquero». Pidió a los promotores de la enmienda que aclararan la lógica que sustentaba la propuesta y las consecuencias que ésta tendría.
- 237.** El miembro gubernamental del Reino Unido observó que el texto original del punto 6 sólo era aplicable a los buques, no a los pescadores. Al objeto de evitar una mayor confusión, propuso otra subenmienda, para que el apartado *a)* del punto 6 tuviera el siguiente tenor: «Salvo otra especificación, este convenio se aplica a todos los pescadores y a todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial». El apartado *c)* del punto 6 contenido en la enmienda propuesta, con el tenor «nada en este convenio debería afectar cualquier ley, laudo, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques y los pescadores que garanticen condiciones o disposiciones más favorables que las previstas en este convenio», sería el apartado *b)* del punto 6 en el texto subenmendado.
- 238.** Los miembros gubernamentales de Chile e Irlanda apoyaron esta subenmienda.
- 239.** El miembro gubernamental de Grecia también apoyó la primera parte de la subenmienda, pero preguntó si era necesario el apartado *b)*, dado que estaba relacionado con el artículo 19 de la Constitución de la OIT.
- 240.** La representante del Secretario General estuvo de acuerdo con la observación formulada por el miembro gubernamental de Grecia acerca de que el apartado *b)* ya estaba previsto en el artículo 19 de la Constitución de la OIT, pero no consideraba que su inclusión fuera perjudicial para abordar una serie de cuestiones específicas. Otros convenios de la OIT contenían dicho texto. Sin embargo, podría remitirse al Comité de Redacción la decisión en cuanto al lugar donde debería incluirse en el texto.
- 241.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador respaldaron la subenmienda.
- 242.** El miembro gubernamental del Reino Unido, respondiendo a una solicitud de aclaración por parte del miembro gubernamental de Noruega, que por lo demás apoyaba la subenmienda, indicó que la pequeña diferencia en la definición de «buque pesquero» con respecto a la definición contenida en textos anteriores no era deliberada. Propuso dejar en manos del Comité de Redacción la tarea de velar por la coherencia entre ambos textos.
- 243.** Tomando nota de que no había objeciones, el Presidente declaró adoptado el texto propuesto por los miembros gubernamentales de Dinamarca y el Reino Unido.

-
244. La enmienda fue adoptada en su forma subenmendada.
245. Una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón no fue apoyada, por lo que no se discutió.
246. Una enmienda presentada por el miembro gubernamental de Argelia no fue apoyada, por lo que no se discutió.
247. Se adoptó el punto 6 en su forma modificada.

Punto 7

248. El punto 7 se adoptó.

Punto 8

249. Una enmienda formulada por el miembro gubernamental del Japón no fue apoyada y, por ende, no se debatió.
250. Se retiró una enmienda presentada por el miembro gubernamental de Venezuela.
251. Los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido presentaron una enmienda que proponía sustituir las palabras «aplicación del convenio» por las palabras «de los requisitos del convenio, cuando su aplicación no sea factible,».
252. La miembro gubernamental del Reino Unido explicó que este texto tenía por objeto asegurar que se permitieran exclusiones de la plena aplicación, en caso de que la cobertura fuera inviable.
253. La Vicepresidenta empleadora presentó una enmienda que proponía insertar, después de la palabra «convenio» las palabras «o de ciertas disposiciones del mismo». Apoyó la enmienda formulada por los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido.
254. El Vicepresidente trabajador apoyó ambas enmiendas.
255. El miembro gubernamental de España señaló que ambas enmiendas eran complementarias y propuso una subenmienda que las refundiera en un único texto.
256. El miembro gubernamental de Dinamarca apoyó la enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido. Con respecto a la enmienda formulada por el Grupo de los Empleadores, dijo que puesto que era posible excluir una categoría de buques pesqueros de todo el convenio, estaba implícito el derecho a excluir a categoría de pesqueros de ciertas partes del convenio.
257. El miembro gubernamental de Noruega apoyó el texto combinado propuesto por el miembro gubernamental de España. Aunque estaba de acuerdo con el miembro gubernamental de Dinamarca, estimó que incluir la propuesta formulada por el Grupo de los Empleadores alentaría a los Estados Miembros a no excluir a ninguna categoría de todo el convenio, sino más bien a limitar las exclusiones a ciertas disposiciones del instrumento.
258. El miembro gubernamental de Túnez prefirió mantener el texto contenido en las *Conclusiones propuestas*. Sin embargo, sería conveniente incorporar términos de otros convenios y añadir las palabras «previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores». Su observación hacía referencia a los puntos 8 y 9.

-
- 259.** El miembro gubernamental de Estados Unidos indicó que no podía apoyar ni la enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido, ni la subenmienda propuesta por el miembro gubernamental de España. La inclusión de las palabras «no sea factible», de carácter subjetivo, restaba flexibilidad a las excepciones previstas en el punto 8, párrafo 1, y se contraponía así a los esfuerzos desplegados para elaborar un instrumento flexible y ampliamente ratificable.
- 260.** El miembro gubernamental de Irlanda afirmó que la intención inicial de la Comisión al adoptar definiciones amplias había sido brindar una oportunidad para que pudieran preverse exclusiones más tarde en el convenio. Aunque la subenmienda presentada por el miembro gubernamental de España parecía ser el mecanismo adecuado para lograr este objetivo, tenía muy presentes los argumentos expuestos por el miembro gubernamental de Estados Unidos, y se reservaba la posición de su delegación al respecto.
- 261.** El miembro gubernamental de Alemania apoyó la subenmienda.
- 262.** La miembro gubernamental del Reino Unido afirmó que la exclusión basada en la inviabilidad era una formulación reconocida. Apoyó tanto las opiniones expresadas por el miembro gubernamental de Noruega como la subenmienda.
- 263.** El miembro gubernamental del Líbano apoyó la subenmienda, así como la propuesta formulada por el miembro gubernamental de Túnez.
- 264.** La Vicepresidenta empleadora también apoyó la subenmienda.
- 265.** En vista del amplio consenso, la enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido se adoptó en su forma subenmendada. La enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores se consideró retirada, dado que sus cuestiones esenciales se habían incluido en el texto adoptado.
- 266.** Una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón no fue apoyada, por lo que no se discutió.
- 267.** Los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe presentaron una enmienda para insertar, después del párrafo 1, un nuevo párrafo del siguiente tenor: «En caso de que la autoridad competente aplique exclusiones con arreglo al párrafo precedente, la autoridad competente no podrá excluir ningún buque ni a ninguna persona de la aplicación de las disposiciones contenidas en los convenios fundamentales de la OIT, incluidos, pero no exclusivamente, los relativos al trabajo infantil, el trabajo forzoso y la seguridad y salud en el trabajo». El miembro gubernamental de Sudáfrica reconoció el derecho de todo Estado Miembro a excluir los buques pesqueros, pero manifestó su inquietud por el amplio margen que se concedía para las exenciones. Estas no deberían permitirse en lo que atañe a cuestiones abarcadas por los convenios fundamentales de la OIT, como los relativos al trabajo infantil, el trabajo forzoso, y la seguridad y la salud en el trabajo.
- 268.** La representante del Secretario General señaló que la referencia a los convenios fundamentales de la OIT planteaba problemas. Los convenios fundamentales eran los mencionados en la *Declaración relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*. La OIT también tenía una lista de los convenios considerados prioritarios. Sin embargo, los convenios sobre la seguridad y la salud en el trabajo no eran ni fundamentales ni prioritarios. Todos los Miembros de la OIT tenían la obligación de respetar los principios fundamentales, pero el pleno cumplimiento de las disposiciones detalladas contenidas en los convenios sólo era obligatorio en cuanto a aquellos convenios

que se habían ratificado. Al objeto de evitar confusión con respecto al alcance de las obligaciones de los Miembros, propuso incluir en el preámbulo, y no en cuerpo principal del convenio, una referencia a la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*.

- 269.** A juicio de la miembro gubernamental del Reino Unido, la enmienda era innecesaria, ya que la ratificación del proyecto de convenio no tendría efectos en las obligaciones dimanantes de los convenios fundamentales y de otros convenios mencionados en la enmienda.
- 270.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la inclusión de una referencia a la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo* en el preámbulo, y no en el texto del convenio.
- 271.** El Vicepresidente trabajador señaló que la enmienda podía tener consecuencias jurídicas de gran alcance, por lo que se requería contar con una opinión jurídica.
- 272.** El Consejero Jurídico, respondiendo a la pregunta formulada por el Vicepresidente trabajador, afirmó que el texto de la enmienda al punto 8, párrafo 1, propuesta por varios gobiernos africanos, planteaba dos tipos de problemas jurídicos. En primer lugar, ¿a qué convenios hacía referencia la enmienda? En segundo lugar, ¿qué obligaciones con respecto a dichos convenios tendría un Miembro que ratificara el futuro convenio sobre el sector pesquero? El término «convenios fundamentales» se había utilizado desde la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social celebrada en Copenhague, en 1995 para hacer referencia a los convenios fundamentales de la OIT. *La Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*, de 1998, se había referido con este término a los ocho convenios de la OIT sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, la discriminación, la igualdad de remuneración, el trabajo forzoso y el trabajo infantil. Los convenios de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo no figuraban entre estos convenios fundamentales. Por los motivos arriba mencionados, el texto de la enmienda propuesta creaba dos tipos de incertidumbre. El primero se refería a los convenios citados: ¿pretendían los autores hacer referencia a los ocho convenios fundamentales o sólo a algunos de ellos, o también a los convenios relativos a la seguridad y la salud en el trabajo y, en su caso, a cuáles? En consecuencia, también surgía incertidumbre con respecto a las obligaciones de los Miembros. El Consejero Jurídico concluyó afirmando que el texto del convenio debería establecer obligaciones claras, y no dar lugar a incertidumbre con respecto a las intenciones del instrumento.
- 273.** El miembro gubernamental de Sudáfrica recordó que el propósito de la enmienda propuesta era evitar que se socavaran los derechos y la protección de que gozaban los pescadores. En la actualidad, las *Conclusiones propuestas* concedían un amplio margen para que la autoridad competente excluyera categorías enteras de buques. Al excluirse los buques, se excluía necesariamente a los que trabajaban a bordo de los mismos. Para la región africana, ciertas cuestiones revestían una importancia clave, como la protección conferida por los convenios fundamentales, y las normas relativas a la seguridad y la salud en el trabajo. No debería ponerse en entredicho la protección de los trabajadores en ninguna de estas esferas, ya fuera excluyendo ciertas categorías de buques o a través de otros medios.
- 274.** El miembro gubernamental de Noruega preguntó si era posible que un convenio sobre el sector pesquero que hiciera referencia a los convenios fundamentales ofrecería a un Miembro la posibilidad de hacer exenciones con respecto a los convenios fundamentales. Podría ser desaconsejable introducir la idea de la exención para los principios fundamentales, incluso a modo de prohibir dichas exenciones.

-
- 275.** En la misma línea, la Vicepresidenta empleadora preguntó si una exclusión por una autoridad competente permitiría eximir a un Miembro del cumplimiento de sus obligaciones en virtud de los convenios fundamentales que hubiera ratificado.
- 276.** El Consejero Jurídico respondió indicando que podían preverse dos posibles situaciones, dependiendo de que el Miembro hubiera ratificado o no el convenio o los convenios fundamentales en cuestión. Los convenios fundamentales ratificados se aplicarían a todas las personas a bordo, con independencia de cualquier exención que la autoridad competente pudiera haber declarado de conformidad con el proyecto de convenio sobre el sector pesquero. Si el convenio o los convenios fundamentales no hubieran sido ratificados por el Miembro interesado, la situación era más delicada. La única protección que se brindaba a dichas personas dimanaría de la *Declaración relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*. La *Declaración* no imponía un cumplimiento de los convenios fundamentales que no se hubieran ratificado, pero sí exigía que los Miembros cumplieran con el requisito de notificar las medidas adoptadas para respetar, promover y realizar los principios y derechos fundamentales que abarcaba. En la práctica, esto suponía que si el punto 9 se conservaba en su forma actual, se requeriría a los gobiernos que hacían exenciones de conformidad con el punto 8, que explicaran los motivos de cualquier exclusión, argumentaran las posiciones de las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, y describieran las medidas adoptadas para ofrecer una protección adecuada a las categorías excluidas, no solamente en el marco del convenio sobre el sector pesquero, sino para un grupo mucho más amplio de convenios. Era más aconsejable reducir que ampliar el grado de incertidumbre de los Miembros en lo concerniente a sus obligaciones. De ahí que fuera preferible incluir referencias a los convenios en materia de trabajo infantil, trabajo forzoso y seguridad y salud en el trabajo, y no a otros convenios no especificados, que el Miembro podía haber ratificado o no.
- 277.** El Vicepresidente trabajador agradeció al Consejero Jurídico sus útiles consejos. Preciso que era partidario de incluir en el preámbulo una referencia a los convenios fundamentales, y dijo que colaboraría con los miembros gubernamentales del grupo africano para elaborar un texto apropiado.
- 278.** La Vicepresidenta empleadora reiteró su apoyo a este planteamiento.
- 279.** Se decidió que los miembros empleadores y los miembros trabajadores colaboraran con los miembros gubernamentales del grupo africano con miras a la elaboración de un texto preambular.
- 280.** Los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido retiraron una enmienda.
- 281.** La miembro gubernamental del Reino Unido, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Grecia, presentó una enmienda para añadir, en la segunda línea, después de las palabras «tomar medidas», las palabras «, cuando sea posible,», con miras a complementar el texto adoptado en el punto 8, párrafo 1).
- 282.** El Vicepresidente trabajador no apoyó la enmienda porque al incluirse las palabras «no sea factible,» en el párrafo 1), este párrafo resultaba innecesario.
- 283.** La Vicepresidenta empleadora, así como un gran número de miembros gubernamentales, apoyaron la enmienda.
- 284.** Por consiguiente, se adoptó la enmienda.

-
- 285.** El miembro gubernamental del Japón presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental de Irlanda, para añadir, después de las palabras «tomar medidas», las palabras «, según proceda,».
- 286.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la enmienda.
- 287.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda, al considerar que debilitaría todo el instrumento.
- 288.** El miembro gubernamental de Noruega no estaba seguro de que la enmienda fuera necesaria. A su juicio, la autoridad competente siempre examinaría la conveniencia de cualquier cambio antes de su aplicación. Por consiguiente, propuso que el miembro gubernamental del Japón explicara las consideraciones subyacentes a la enmienda, para que su delegación pudiera forjarse una opinión sobre sus ventajas.
- 289.** El miembro gubernamental del Japón explicó que la enmienda tenía por objeto asegurar que los países pudieran tomar en consideración sus circunstancias nacionales. Esta flexibilidad alentaría a los Miembros a ampliar gradualmente la protección que brindaba el proyecto de convenio.
- 290.** El miembro gubernamental de Irlanda añadió que la enmienda ofrecía un calendario para la ampliación gradual de la protección.
- 291.** La miembro gubernamental del Reino Unido apoyó la enmienda, ya que facilitaría la comprensión del texto.
- 292.** El miembro gubernamental de Argentina, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Chile, Guatemala y Venezuela, se opuso a la enmienda.
- 293.** Se adoptó la enmienda con el apoyo del Grupo de los Empleadores y de una mayoría de miembros gubernamentales.
- 294.** Se adoptó el punto 8 en su forma modificada.

Punto 9

- 295.** Una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón no fue apoyada, por lo que no se discutió.
- 296.** La miembro gubernamental del Reino Unido, hablando asimismo en nombre del miembro gubernamental de Grecia, presentó una enmienda para sustituir, después del punto 9, las palabras «las medidas tomadas para proporcionar una protección adecuada» por las palabras «cualesquiera medidas que puedan tomarse para proporcionar una protección equivalente». La disposición se reforzaría al hacer disponerse que la protección fuera equivalente, y no sólo adecuada.
- 297.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador apoyaron la enmienda, al igual que muchos miembros gubernamentales.
- 298.** Se adoptó la enmienda.
- 299.** Se adoptó el punto 9 en su forma modificada.

Punto 10

- 300.** La miembro gubernamental del Reino Unido, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Grecia, retiró una enmienda.
- 301.** Una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón no fue apoyada, por lo que no se discutió.
- 302.** Se adoptó el punto 10.

Parte II. Principios generales

Aplicación

Punto 11

- 303.** El miembro gubernamental de Guatemala retiró una enmienda a condición que se pidiera al Comité de Redacción que examinara los términos apropiados en español correspondientes a los términos ingleses «implement» y «enforce».
- 304.** Se adoptó el punto 11.

Autoridad competente y coordinación

Punto 12

- 305.** Se retiró una enmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala.
- 306.** Se adoptó el punto 12.

Nuevos puntos propuestos para su inserción después del punto 12

- 307.** El Vicepresidente trabajador presentó una enmienda con el fin de insertar el nuevo punto siguiente después del punto 12:

El capitán es totalmente 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:

- i) velar que esta supervisión garantice, en la medida de lo posible, que los miembros de la tripulación puedan trabajar en las mejores condiciones de seguridad y de salud;
- ii) dirigir a los pescadores embarcados respetando las cuestiones relativas a la seguridad y la salud, incluida la fatiga;
- iii) facilitar la seguridad en el trabajo y la formación relativa a la información sobre la seguridad a bordo del buque.

El armador del buque de pesca debería garantizar que el capitán cuente con los recursos y las instalaciones necesarias para dar cumplimiento de las obligaciones previstas en este Convenio.

- 308.** El Vicepresidente trabajador presentó esta enmienda para delimitar las respectivas responsabilidades del propietario y del capitán. Manifestó que la seguridad y la salud en el trabajo eran cuestiones importantes del mandato de la OIT, por lo que deberían estar recogidas en el convenio. El texto se había extraído del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, revisado, preparado conjuntamente por la OIT, la FAO y la OMI, y no debería ser polémico.

-
- 309.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Angola, Argelia, Botswana, Camerún, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Túnez y Zimbabwe, apoyó la enmienda, pero agregó una subenmienda para sustituir el término «miembros de la tripulación» por el término «pescadores», para que la redacción fuese coherente con el resto del texto.
- 310.** El miembro gubernamental de la República Árabe Siria apoyó la enmienda presentada por los miembros trabajadores.
- 311.** El miembro gubernamental de Dinamarca pidió que le aclarasen qué tipo de formación estaba prevista en el inciso iii) de la enmienda.
- 312.** El miembro gubernamental de Argentina, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Brasil, Chile, Guatemala y Venezuela, intentó simplificar la enmienda y propuso una subenmienda del tenor siguiente: «El capitán debería ser responsable para que las operaciones de pesca se realicen garantizando la salud y la seguridad en el trabajo de los pescadores por lo que el armador debería proveer los recursos e instalaciones para dar cumplimiento a las obligaciones del presente convenio».
- 313.** Los miembros gubernamentales de Alemania, el Canadá y Noruega no apoyaron la subenmienda propuesta por los miembros gubernamentales latinoamericanos; en cambio, sí apoyaron la enmienda presentada por los trabajadores, tal como fue subenmendada por el miembro gubernamental de Sudáfrica. El miembro gubernamental de las Bahamas también apoyó la enmienda y observó que la propuesta de los trabajadores concordaba estrechamente con el punto 34 de las *Conclusiones propuestas*.
- 314.** El miembro gubernamental del Reino Unido señaló que la palabra «garantizando» incluida en el texto propuesto por los miembros gubernamentales latinoamericanos era conflictiva. Manifestó que, en un sentido estricto, era imposible garantizar la seguridad y salud de los pescadores: sólo se podían mitigar los problemas.
- 315.** El miembro gubernamental de Francia manifestó que comprendía el razonamiento de los trabajadores en relación con esta enmienda, pero que la misma carecía de transparencia en cuanto a las responsabilidades del propietario y del capitán. Agregó que, si se presentase un texto que hiciese hincapié en las responsabilidades generales del propietario, él apoyaría la enmienda.
- 316.** El miembro gubernamental de los Estados Unidos no se opuso al espíritu de la enmienda, pero manifestó que su sustancia no podía ser tratada en una sección subtitulada «Autoridad competente y coordinación», porque en el texto no se aludía a ninguna autoridad. La redacción del último inciso era demasiado general. La referencia a «las obligaciones previstas en este Convenio» era excesiva, y podría ser reemplazada por la expresión «esta disposición». Pidió al Grupo de los Trabajadores que aclarase el significado que atribuía a la palabra formación».
- 317.** La Vicepresidenta empleadora afirmó que el texto no se adaptaba al tenor del subtítulo del punto 12 y propuso que el Comité de Redacción le encontrase un lugar apropiado. La salud y la seguridad eran temas importantes para los empleadores, y por lo tanto propuso que se introdujese una subenmienda al texto, del siguiente tenor: «El capitán es responsable de la operación del buque en condiciones seguras y de la seguridad y la salud de los pescadores embarcados». Se mantendría el último párrafo de la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores y se agregaría un nuevo párrafo al final que expresase: «Los pescadores deberían tener la obligación de cumplir con las medidas de seguridad y salud establecidas».

y de cooperar con el capitán para ayudarlo a cumplir con sus propias obligaciones y responsabilidades».

- 318.** El miembro gubernamental de Irlanda indicó que le preocupaba que la enmienda diluyese la responsabilidad total del propietario y que le asignase demasiada responsabilidad al capitán. Presentó una subenmienda a la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores, para suprimir la palabra «totalmente» de la primera línea y reemplazar las palabras «debería garantizar» en el último párrafo por las palabras «será totalmente responsable de garantizar».
- 319.** El miembro gubernamental de Francia apoyó la subenmienda e hizo hincapié en la necesidad de garantizar que los propietarios asuman una responsabilidad general.
- 320.** El miembro gubernamental de Alemania recordó a la Comisión que el texto previo había sido redactado conjuntamente por la OMI, la FAO y la OIT. Había que evitar la introducción de cambios en este texto, para no afectar su contenido.
- 321.** El miembro gubernamental de Brasil, haciendo uso de la palabra también en nombre de los miembros gubernamentales de Argentina, Chile, Guatemala y Venezuela, apoyó la propuesta irlandesa y retiró su propia propuesta de subenmienda. Solicitó al Grupo de los Trabajadores que le explicase que entendían por «formación».
- 322.** El Vicepresidente trabajador afirmó que, muy a menudo, la formación se impartía a bordo. Para poder ofrecer a la dotación una capacitación adecuada, era necesario contar con buenas instalaciones a bordo de los buques. Indicó su pleno apoyo a la subenmienda propuesta por el miembro gubernamental de Irlanda, que había integrado las inquietudes que él había planteado.
- 323.** La Vicepresidenta empleadora retiró la subenmienda de su Grupo y presentó otra subenmienda para agregar la frase siguiente al final de la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores, en su tenor modificado hasta ese momento por los miembros gubernamentales de Francia e Irlanda: «Los pescadores deberían cumplir con las medidas de seguridad y salud establecidas que sean aplicables». El propósito de este texto era dejar claramente establecido que los trabajadores también tenían responsabilidades en lo que atañe a la seguridad y la salud.
- 324.** El Vicepresidente trabajador aceptó la subenmienda de los miembros empleadores.
- 325.** Se adoptó la enmienda y se transmitió al Comité de Redacción la cuestión relativa a su ubicación en el texto.
- 326.** Se adoptó el nuevo punto consecutivo al punto 12, en su forma modificada.
- 327.** El Grupo de los Trabajadores propuso una enmienda para agregar un nuevo punto después del punto 12, del tenor siguiente: «El propietario del buque pesquero no debería impedir que el capitán tome cualesquiera decisiones que, a juicio 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». El Vicepresidente trabajador hizo hincapié en que el propietario no debía presionar de manera exagerada al capitán en cuanto a cualquier decisión relativa a la seguridad a bordo del buque, por ejemplo, sobre la decisión de hacerse o no a la mar durante una tormenta.
- 328.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la enmienda.

-
- 329.** El miembro gubernamental del Brasil también apoyó la enmienda, pero solicitó que el Comité de Redacción ajustase más la versión española a la versión inglesa.
- 330.** Se adoptó la enmienda.
- 331.** Se adoptó un nuevo punto para su inclusión después del punto 12.
- 332.** El Vicepresidente trabajador presentó una enmienda con el fin de agregar un nuevo subtítulo, «Cumplimiento y control de la aplicación», con un nuevo punto del tenor siguiente:
- 1) cada Miembro debería aplicar y controlar la aplicación de 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;
 - 2) por consiguiente, cada Miembro debería ejercer una jurisdicción y un control efectivos sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema que permita garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente convenio, incluidas las inspecciones periódicas, los informes, la supervisión y los procedimientos jurídicos previstos por la legislación vigente;
 - 3) todo buque regido por el presente convenio podría ser inspeccionado, de conformidad con la legislación internacional, por Miembros que no sean el Estado de abanderamiento, cuando el buque se encuentre en sus puertos o esté navegando en una zona dentro de su jurisdicción, para poder determinar si está en conformidad con lo prescrito en el presente convenio;
 - 4) cada Miembro debería ejercer una jurisdicción y un control efectivos en lo que atañe a los servicios de contratación y colocación de los pescadores, cuando estos servicios existan en su territorio;
 - 5) los Miembros deberían prohibir que se violen los requisitos del presente convenio y, de conformidad con la legislación internacional, establecer sanciones o requerir la adopción, con arreglo a su propia legislación, de medidas correctivas adecuadas para disuadir las violaciones, en cualquier lugar;
 - 6) los Miembros deberían dar cumplimiento a sus responsabilidades en virtud del presente convenio, de manera tal que se garantice que los buques pesqueros de los Estados que no ratifiquen el presente convenio no reciban un trato más favorable que el que reciben los buques que enarbolan el pabellón de los Estados que lo hayan ratificado, y
 - 7) todo buque extranjero que, en su travesía normal o por razones operativas, haga escala en el puerto de un Miembro podrá ser inspeccionado con el fin de comprobar su cumplimiento de las exigencias establecidas en el presente convenio en lo que atañe a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores embarcados en el buque.
- 333.** El Vicepresidente trabajador explicó que el cumplimiento y control de la aplicación eran tan importantes que se deberían insertar los principios relativos a las inspecciones, la supervisión y las sanciones en los Principios Generales. Agregó que la propuesta había recogido el contenido expresado en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo y que debería ser pertinente también para los buques pesqueros.
- 334.** El Vicepresidente empleador y los miembros gubernamentales de Brasil, Japón, Líbano y Namibia se opusieron a la enmienda y declararon que el lugar correspondiente para el texto relativo al cumplimiento y control de la aplicación era la Parte VII del convenio.
- 335.** El Vicepresidente trabajador convino en posponer el examen de la enmienda, quedando entendido que la propuesta se examinaría en la parte VII.

336. El miembro gubernamental del Japón presentó una enmienda que no fue apoyada, por lo que no se discutió.

337. Se adoptó la Parte II, Principios Generales, en su forma modificada.

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

III.1. Edad mínima

338. El Grupo de los Empleadores presentó una enmienda para sustituir el título «Edad mínima» por «Trabajadores jóvenes y trabajo peligroso». El subtítulo debería ser congruente con otros Convenios de la OIT que tratan de la protección de los jóvenes.

339. El Grupo de los Trabajadores y los miembros gubernamentales de Angola, Argelia, Botswana, Camerún, Kenya, Líbano, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, Tailandia, Túnez y Zimbabwe preferían la expresión «Edad mínima» utilizada en el Convenio sobre la edad mínima, 1973, núm. (138), y se opusieron a la enmienda.

340. La Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda.

Punto 13

341. Los miembros empleadores presentaron una enmienda para suprimir el punto 13. La Vicepresidenta empleadora declaró que se debía suprimir esta disposición general, habida cuenta que todas las otras disposiciones trataban de la edad mínima en relación con las condiciones específicas del sector pesquero.

342. El Vicepresidente trabajador recordó que la pesca era una tarea peligrosa y se opuso enérgicamente a la enmienda.

343. Los miembros gubernamentales de Francia y Tailandia dijeron que, a su juicio, era esencial reafirmar el principio de la edad mínima. Esta postura fue apoyada por el miembro gubernamental de las Bahamas, que hizo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de la Comisión procedentes de los Estados Miembros de la Comunidad del Caribe (CARICOM), y por los miembros gubernamentales de Angola, Argelia, Botswana, Camerún, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, Túnez y Zimbabwe.

344. La Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda.

345. Se adoptó el punto 13.

Punto 14

346. El miembro gubernamental del Japón presentó una enmienda para agregar al fin del punto 14 una frase del tenor siguiente: «Sin embargo, la edad mínima debería ser de 15 años para las personas que hayan completado la enseñanza obligatoria».

347. El miembro gubernamental del Líbano apoyó la enmienda y observó que en algunos países la edad mínima para el empleo se fijaba en 14 años. Indicó que sería preferible fijar la edad mínima en 15 años en lugar de 16.

-
- 348.** El Vicepresidente trabajador indicó que su Grupo había apoyado inicialmente fijar la edad mínima en 18 años, a menos que se hubiese firmado un contrato de aprendizaje. Como comprendieron que era necesario ser flexibles, habían aceptado que se fijara la edad mínima en 16 años, pero manifestó que no pensaban hacer más concesiones. Rechazó enérgicamente la enmienda.
- 349.** La Vicepresidenta empleadora también se opuso a la enmienda.
- 350.** El miembro gubernamental del Japón instó a la Comisión a que volviese a examinar su enmienda. En principio, su delegación podría apoyar una edad mínima de 16 años. Sin embargo, indicó que se deberían tomar en cuenta las personas que ya habían terminado la enseñanza obligatoria pero aún no habían cumplido 16 años.
- 351.** El miembro gubernamental de las Bahamas, haciendo uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de la Comisión procedentes de Estados Miembros del CARICOM, dijo que entendía las inquietudes manifestadas por el miembro gubernamental del Japón, pero no podía apoyar la enmienda. Agregó que en su región, la edad para culminar la enseñanza secundaria era de 16 años.
- 352.** Los miembros gubernamentales de Bélgica y Francia no apoyaron la enmienda, a pesar de que manifestaron su comprensión por las inquietudes del miembro gubernamental del Japón. Manifestaron que en algunas ocasiones había que ofrecer a los jóvenes una oportunidad de trabajar, pero que se debían tomar las debidas precauciones normativas al respecto.
- 353.** Habida cuenta de la amplia oposición al respecto, la enmienda no se adoptó.
- 354.** Se adoptó el punto 14.

Nuevo punto propuesto para su inserción
después del punto 14

- 355.** Los miembros gubernamentales de Francia y Grecia presentaron una enmienda para insertar, después del punto 14, un nuevo punto del tenor siguiente:
- 1) La edad mínima podría ser de 15 años para los jóvenes que hayan terminado la enseñanza obligatoria a tiempo completo prevista por la legislación nacional y que estén participando en una formación profesional marítima.
 - 2) Asimismo, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se podría autorizar a los jóvenes de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares; en tal caso, deberían disfrutar de un período de descanso igual a la mitad de cada período de vacaciones.
- 356.** El miembro gubernamental de Francia recordó las dificultades que planeaban la contratación y la formación de los jóvenes en los casos en que la enseñanza obligatoria a tiempo completo terminase antes de los 16 años. Los jóvenes deberían poder comenzar su formación profesional marítima inmediatamente después de finalizar su enseñanza obligatoria. Además, se debería permitir que los jóvenes se ocuparan de los trabajos livianos y no peligrosos a bordo. Manifestó que era difícil prever un mínimo de edad absoluto fijado en 18 años. El aprendizaje implicaba una adquisición gradual de conocimientos. En las conclusiones se había propuesto una edad mínima de 18 años para los trabajos peligrosos y una edad mínima absoluta de 16 años, para la cual la enmienda proponía excepciones en circunstancias bien definidas.

-
- 357.** El Vicepresidente trabajador estimó que la propuesta era coherente con las disposiciones del Convenio sobre la edad mínima, 1973, núm. (138) e indicó que la apoyaba.
- 358.** La Vicepresidenta empleadora presentó una subenmienda para agregar en el párrafo 2 de la enmienda, después de las palabras «trabajos livianos», las palabras «con un reposo adecuado durante las vacaciones escolares», y suprimir el resto del texto.
- 359.** El miembro gubernamental de Namibia manifestó que comprendía las inquietudes de los miembros gubernamentales de Francia y Grecia. Sin embargo, se preguntaba si un nuevo convenio no vendría a socavar los principios establecidos por los convenios fundamentales, entre éstos, el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138).
- 360.** La representante del Secretario General leyó el artículo 7, párrafos 1 y 2, del Convenio núm. 138, que define las circunstancias en las cuales los jóvenes menores de 16 años pueden acceder al empleo. El trabajo no debería ser perjudicial para su salud o su futuro, ni interferir con su asistencia escolar o su participación en los programas de formación profesional.
- 361.** La Vicepresidenta empleadora observó que la redacción de la enmienda satisfacía las condiciones establecidas en el artículo 7, párrafo 1, del Convenio núm. 138. Este trataba de personas que ya no estaban sujetas a la educación obligatoria prevista por la legislación y la práctica nacionales. Propuso subenmendar el párrafo 2, para evitar que la disposición fuese demasiado prescriptiva. Propuso agregar después de las palabras «trabajos livianos» las palabras «con un descanso adecuado», y suprimir el resto del texto.
- 362.** El miembro gubernamental de Francia aceptó la subenmienda y señaló que la enmienda no sólo estaba en conformidad con las condiciones del artículo 7, párrafo 1, del Convenio núm. 108, sino también con el artículo 6 relativo a la enseñanza profesional y la formación.
- 363.** El miembro gubernamental del Líbano apoyó la enmienda, en su forma subenmendada.
- 364.** El miembro gubernamental del Brasil manifestó algunas dudas respecto al párrafo 1), relativo a los jóvenes que siguen una formación profesional. También pidió que se definiese la expresión «trabajo liviano» en relación con el sector pesquero.
- 365.** El Vicepresidente trabajador y el miembro gubernamental de la República Árabe Siria apoyaron la enmienda, pero no la subenmienda de los miembros empleadores. Indicaron que la pesca era una actividad peligrosa.
- 366.** Se adoptó la enmienda sin cambios, por votación a mano alzada.
- 367.** Se adoptó un nuevo punto, consecutivo al punto 14.

Punto 15

- 368.** Se adoptó el punto 15.

Punto 16

- 369.** El miembro gubernamental de Dinamarca, haciendo uso de la palabra también en nombre de los miembros gubernamentales de Irlanda y el Reino Unido, presentó una enmienda para sustituir las palabras «mediante consulta» por las palabras «tras la celebración de consultas».

-
- 370.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la enmienda.
- 371.** El Vicepresidente trabajador dijo que prefería utilizar «en consulta con», pero apoyó la enmienda.
- 372.** Se adoptó la enmienda.
- 373.** Se adoptó el punto 16, en su forma modificada.

Punto 17

- 374.** El miembro gubernamental de Venezuela, apoyado por el miembro gubernamental de Guatemala, propuso una enmienda para agregar después de la palabra «trate» las palabras «que se garantice la educación escolar». Otros cambios en la redacción sólo afectaban el texto español.
- 375.** El Vicepresidente trabajador no apoyó la enmienda, manifestando que ésta se apartaba de su principal cometido, a saber, brindar una protección total a los jóvenes pescadores.
- 376.** La Vicepresidenta empleadora apoyó esta posición, agregando que muchos países no alcanzaban ni a impartir una enseñanza básica y no podían garantizar la escolarización de los jóvenes menores de 16 años.
- 377.** El miembro gubernamental del Reino Unido también se opuso a la enmienda.
- 378.** Se adoptó la primera parte de la enmienda y se remitió la cuestión lingüística al Comité de Redacción.
- 379.** Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para sustituir las palabras «recibido una instrucción específica o una formación profesional adecuada» por las palabras «completado una formación profesional obligatoria específica». Agregó que la formación previa al embarque debía ser obligatoria.
- 380.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile propusieron una enmienda para sustituir las palabras «y de» por el signo «,», agregar al final del punto, después de la palabra «adecuada», el texto siguiente: «, de que hayan terminado con la educación obligatoria y de que cuenten con la autorización de quien, conforme a la legislación nacional, deba prestarla». Manifestó que el objetivo era garantizar que desde los 16 años los jóvenes estuvieran adecuadamente formados antes de comenzar a trabajar como pescadores.
- 381.** El miembro gubernamental del Líbano estimó que la enmienda era vaga, habida cuenta que no se había especificado el tipo de formación profesional propuesta.
- 382.** El miembro gubernamental de Sudáfrica propuso una subenmienda a la propuesta de los miembros trabajadores, por la cual se sustituirían las palabras «completado una formación profesional obligatoria específica» por las palabras «una formación básica en materia de seguridad previa al embarque». El Vicepresidente trabajador aceptó esta propuesta.
- 383.** Los miembros gubernamentales de Bélgica, España y Francia, y el Grupo de los Empleadores apoyaron la subenmienda.

-
- 384.** El miembro gubernamental de Grecia observó que la subenmienda se refería sólo a las personas menores de 18 años, e indicó que deseaba que se aplicase a todos los pescadores, de cualquier edad.
- 385.** El miembro gubernamental de Sudáfrica estuvo de acuerdo en que todos los pescadores deberían recibir esa formación, pero que había que preocuparse especialmente de impartirla a los jóvenes.
- 386.** El miembro gubernamental de Noruega observó que la formación obligatoria en materia de seguridad ya había sido estipulada en el capítulo III del Convenio sobre Formación para Pescadores (STCW-F). Agregó que el presente instrumento no debía interferir con otros convenios. Por lo tanto, prefería el texto original; recomendó que la Comisión no tratase de incorporar cuestiones de fondo que ya habían sido abordadas por otras organizaciones y otros instrumentos.
- 387.** Se adoptó la enmienda de los trabajadores, en su forma subenmendada.
- 388.** Se retiró la enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile.
- 389.** Se adoptó el punto 17, en su forma modificada.
- 390.** Se adoptó la Parte III.1, Edad mínima, en su forma modificada.

III.2. Examen médico

- 391.** El miembro gubernamental de Venezuela presentó una enmienda que fue apoyada por el miembro gubernamental de Argentina, para agregar en el título «Examen médico» la palabra «ocupacional». Manifestó que era necesario introducir la palabra «ocupacional», porque no era necesario un tipo de examen de índole general, sino uno que evaluase la aptitud física y psíquica de la persona para ejercer el oficio de pescador.
- 392.** El miembro gubernamental de Guatemala agregó que, para determinar la aptitud física y psíquica de la persona para el empleo, un examen médico ocupacional debería tomar en consideración el tiempo de embarque y otras especificidades relativas a la actividad pesquera.
- 393.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador solicitaron más aclaraciones relativas al término «examen médico ocupacional».
- 394.** La miembro gubernamental de Alemania explicó que la referencia a la aptitud aludía a la naturaleza del examen. Estos exámenes estaban regidos por normas y había que aplicarlas. En consecuencia, apoyó la enmienda presentada por el miembro gubernamental de Venezuela.
- 395.** La representante del Secretario General explicó que los subtítulos eran genéricos y que sólo brindaban pautas. No tenían fuerza jurídica, ni implicaban obligaciones.
- 396.** El miembro gubernamental de Nigeria señaló que en el apartado *a)* del punto 20 de las Conclusiones propuestas se establecía el derecho y la obligación de los miembros de determinar la naturaleza del examen médico.
- 397.** Se retiró la enmienda por falta de apoyo.

398. Se adoptó el título de la sección III.2.

Punto 18

- 399.** La Vicepresidenta empleadora retiró una enmienda y presentó otra para sustituir el punto 18 por el texto siguiente: «Ningún pescador recién contratado debería trabajar a bordo de un buque pesquero si no está clínicamente apto para cumplir con sus obligaciones». Luego, propuso una subenmienda del tenor siguiente: «1) Ningún pescador debería trabajar a bordo de un buque pesquero a menos que sea apto para cumplir con sus obligaciones normales. 2) Los pescadores principiantes deberían presentar un certificado médico general relativo a sus aptitudes físicas». Esta enmienda tenía en cuenta a los pescadores en actividad, pero que no eran titulares de esos certificados. Sus oportunidades de empleo no deberían verse afectadas por la adopción de nuevos requisitos. Sólo se debería solicitar un certificado médico a los pescadores principiantes.
- 400.** El Vicepresidente trabajador señaló que el Convenio STCW-F prescribía ese certificado. En consecuencia, los trabajadores no apoyaron esta enmienda.
- 401.** La miembro gubernamental de Alemania dijo que las personas deberían someterse a un examen médico en relación con el trabajo que tendrían que desempeñar. Este tipo de exámenes médicos debería realizarse con regularidad, y no sólo en el momento de incorporarse al mercado de trabajo. Por estos motivos, su delegación no podía apoyar la propuesta del Grupo de los Empleadores.
- 402.** El miembro gubernamental de Noruega dijo que cada persona a bordo debería tener un certificado médico, y no sólo los que ocupaban un primer empleo. Por consiguiente, rechazó la propuesta.
- 403.** El miembro gubernamental de Francia se opuso firmemente al texto, señalando que los resultados de un examen médico en el momento de incorporarse a una profesión no deberían considerarse un certificado válido para toda la vida.
- 404.** El miembro gubernamental del Líbano también se opuso a la enmienda, ya que todas las personas a bordo deberían someterse regularmente a exámenes médicos.
- 405.** La miembro gubernamental del Reino Unido también rechazó la enmienda, afirmando que el nivel de aptitud requerido debería ser el mismo que el estipulado en el Convenio STCW-F.
- 406.** El Grupo de los Empleadores retiró la propuesta de enmienda.
- 407.** Se remitió al Comité de Redacción una enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Bélgica y Francia, que sólo concernía al texto francés.
- 408.** Se adoptó el punto 18.

Punto 19

- 409.** Se retiraron dos enmiendas presentadas por los miembros empleadores.
- 410.** El Grupo de los Trabajadores presentó una enmienda para sustituir las palabras «respecto de los buques que normalmente no efectúen viajes de más de [...] días» por el texto siguiente: «,tomando en consideración la salud y seguridad de los pescadores, el tamaño del buque, la disponibilidad de asistencia médica y medios de evacuación, la duración de la

travesía, la zona de actividades, el tipo de operación de pesca y las tradiciones nacionales». El Vicepresidente trabajador declaró que esta enmienda reconocía la necesidad de flexibilidad, lo que no era el caso si la única variación que se permitía era el número de días de los viajes. Las autoridades competentes deberían tener en cuenta todos los factores pertinentes al tomar decisiones relativas a las exenciones.

- 411.** La miembro gubernamental del Reino Unido apoyó la enmienda propuesta y retiró una enmienda similar presentada por su delegación y por el miembro gubernamental de Irlanda.
- 412.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Guatemala, Irlanda, Líbano, Noruega, Países Bajos, Portugal y Venezuela apoyaron la enmienda.
- 413.** La Vicepresidenta empleadora recordó que al principio del debate se había acordado que el instrumento se aplicaría a todos los buques pesqueros, con independencia de su tamaño; en cambio, en la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores, el tamaño del buque era uno de los criterios enumerados.
- 414.** El Vicepresidente trabajador respondió que la enmienda tenía por objeto aumentar la flexibilidad, concediendo un mayor margen con respecto a los criterios para las exenciones.
- 415.** La miembro gubernamental de Alemania respondió que el acuerdo sobre el tamaño del buque estaba relacionado con el ámbito de aplicación del instrumento. En este caso, podría justificarse perfectamente una excepción basada en el tamaño.
- 416.** El miembro gubernamental de Sudáfrica, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Angola, Argelia, Botswana, Camerún, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe, apoyó la enmienda. Esta permitiría a la autoridad competente tomar en consideración una serie de factores al hacer excepciones.
- 417.** El miembro gubernamental de Túnez también apoyó la enmienda.
- 418.** Se adoptó la enmienda.
- 419.** Se adoptó el punto 19 en su forma modificada.

Punto 20

- 420.** Los miembros empleadores retiraron una enmienda y presentaron otra para reformular el punto 20 e insertarlo en las *Conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación*, bajo el subtítulo «I.2 Examen médico»:

Cuando se exija un certificado médico, la autoridad competente debería estipular:

- a) la naturaleza del examen médico;
- b) la forma y el contenido del certificado médico;
- c) las calificaciones del médico que firma el certificado médico;
- d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- e) los procedimientos de presentación de recursos cuando no se conceda a una persona un certificado, o cuando se hayan impuesto limitaciones al trabajo que esta persona pudiera realizar, y
- f) otros requisitos pertinentes.

-
421. La Vicepresidenta empleadora explicó que, en vista de la adopción de los puntos 18 y 19, las medidas que debían adoptarse con relación al examen médico deberían trasladarse a la recomendación.
422. El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente a esta enmienda, al igual que numerosos miembros gubernamentales.
423. La Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda.
424. Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile presentaron una enmienda al punto 20, apartado a), para añadir, después de la palabra «médicos», las palabras «considerando también las cuestiones de género». La miembro gubernamental de Chile explicó que las disposiciones relativas a los exámenes médicos deberían tener en cuenta las cuestiones de género.
425. El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda.
426. La Vicepresidenta empleadora rechazó la enmienda. La Comisión había convenido anteriormente en que el término «pescador» abarcaba a hombres y mujeres.
427. El miembro gubernamental de Namibia, hablando también en nombre de sus homólogos de Angola, Argelia, Botswana, Camerún, Kenya, Malawi, Mozambique, Nigeria, Sudáfrica, Túnez y Zimbabwe, rechazó la enmienda, al igual que el miembro gubernamental de Irlanda.
428. El miembro gubernamental de Francia consideró que la enmienda era injustificada. Correspondía al médico comprobar la aptitud para el empleo de hombres y mujeres. Asimismo, tal enmienda sentaría precedente para todos los convenios de la OIT relativos a la aptitud para el empleo.
429. El Vicepresidente trabajador retiró su apoyo a la enmienda.
430. La miembro gubernamental de Chile retiró la enmienda.
431. Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega presentaron una enmienda para sustituir el apartado c) por el texto siguiente: «el certificado médico debería ser expedido por un médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de un certificado oftalmológico, por una persona reconocida por la autoridad competente como calificada para expedir este tipo de certificado. Los médicos deberían gozar de plena independencia profesional para juzgar profesionalmente los procedimientos de examen clínico».
432. El miembro gubernamental de Noruega explicó que era necesario reforzar las disposiciones de las *Conclusiones propuestas* con respecto al examen médico llevado a cabo por médicos debidamente calificados. El texto de la enmienda se había tomado del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, ya que los dos convenios deberían armonizarse con respecto a este punto.
433. La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador apoyaron firmemente la enmienda, que se adoptó.
434. Los miembros gubernamentales de Botswana, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica y Zimbabwe presentaron una enmienda para insertar el siguiente texto al final del apartado c): «; a los efectos de la presente norma, se entenderá por médico

generalista al médico, u otro profesional de la atención de salud, reconocido como tal por la autoridad competente.» El miembro gubernamental de Namibia dijo que el propósito de esta enmienda era poner de relieve que el término «médico» no designaba únicamente a los doctores en medicina. Había otras personas en la profesión médica debidamente calificadas para extender certificados médicos.

435. La Comisión entendió que el término «médico» no sólo significaba profesional de la medicina, sino que incluía a otras personas calificadas, como el profesional de la atención de salud, reconocido como tal por la autoridad competente. Partiendo de esta base, el miembro gubernamental de Namibia retiró la enmienda.

436. Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega presentaron una enmienda para suprimir, en el apartado *d)*, las palabras «y el período de validez de los certificados médicos», e insertar el texto siguiente después del apartado *d)*:

Período de validez del certificado médico

- i) tratándose de personas menores de dieciocho años de edad, el certificado médico debería seguir en vigor durante un período que no exceda de un año a partir de la fecha en que fue expedido;
- ii) tratándose de personas que hayan alcanzado la edad de dieciocho años, el certificado médico debería tener una validez de dos años, y
- iii) si el período de validez del certificado expira durante una travesía, el certificado debería seguir vigente hasta el fin de la misma.

437. El miembro gubernamental de Noruega insistió en la necesidad de especificar el período de validez de los certificados médicos. Los términos se habían extraído de las *Conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación*. Sin embargo, la edad se había reducido de 21 a 18 años, para estar en conformidad con los requisitos establecidos para la gente de mar y con la práctica actual en muchos países.

438. El miembro gubernamental de España propuso una subenmienda, apoyada por la miembro gubernamental de Alemania, para añadir en el inciso i), después de la palabra «edad», las palabras «y mayores de 50 años». Se requería que las personas mayores se sometieran con más regularidad que las personas jóvenes a exámenes médicos.

439. El miembro gubernamental de Namibia dijo que prefería el texto preparado por la Oficina.

440. La Vicepresidenta empleadora también prefería el texto original. Cada Estado Miembro tenía su propia legislación sobre estos temas.

441. El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda, pero no la subenmienda.

442. El miembro gubernamental de Estados Unidos no apoyó los cambios propuestos. Era necesario mantener la flexibilidad en el proyecto de convenio. Un exceso de detalles reduciría el potencial de ratificación.

443. El miembro gubernamental del Canadá también rechazó la enmienda por ser excesivamente prescriptiva.

444. No se adoptó la enmienda.

445. Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega presentaron una enmienda para sustituir el apartado *e)* por el texto siguiente:

Derecho de recurso administrativo

- e) deberían adoptarse disposiciones para permitir que toda persona que, después de un examen médico, sea declarada no apta para el trabajo a bordo de buques pesqueros o de ciertos tipos de buques, o para ciertos tipos de trabajo a bordo de buques, 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.
- 446.** El miembro gubernamental de Noruega declaró que la enmienda tenía por objeto reforzar el derecho de los pescadores a que se examinara nuevamente su situación en caso de haberseles negado un certificado médico de aptitud. El derecho de recurso administrativo era importante.
- 447.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador no apoyaron la enmienda, ni tampoco el miembro gubernamental del Líbano.
- 448.** El miembro gubernamental del Japón convino en que deberían dictarse disposiciones para que la persona a quien se hubiera considerado no apta después de un primer examen pudiera pedir otro reconocimiento, tal como se estipulaba en el artículo 8 del Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73), pero dijo que no era partidario de prever recursos administrativos en este contexto. Propuso una subenmienda, apoyada por el miembro gubernamental de Francia, para sustituir los términos «de recurso administrativo» por las palabras «a solicitar otro examen».
- 449.** La subenmienda y la enmienda no se adoptaron.
- 450.** El miembro gubernamental del Japón presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental de Francia, para sustituir las palabras «los procedimientos de recurso» por las palabras «la oportunidad de ser examinado por otro médico o árbitro médico independientes». La posibilidad de ser examinado por otro médico o árbitro médico independientes ofrecía una protección adecuada al pescador, a quien se hubiera negado el certificado médico de aptitud.
- 451.** El Vicepresidente trabajador no apoyó esta enmienda.
- 452.** La Vicepresidenta empleadora podría apoyar la enmienda, si se subenmendara para sustituir las palabras «o árbitro médico independientes» por la palabra «independiente».
- 453.** Tras discutir más detenidamente este tema, el Vicepresidente trabajador dijo que podría estar de acuerdo con la enmienda, si se subenmendara más aún, para que el apartado 20 e) tuviera el tenor siguiente: «el derecho a ser examinado por otro médico independiente en caso de que se haya negado un certificado a la persona interesada, o de que se hayan impuesto limitaciones al trabajo que ésta podría desempeñar;». Retiró una enmienda que ya no era pertinente.
- 454.** El miembro gubernamental del Japón agradeció al Grupo de los Trabajadores su flexibilidad y sus conocimientos, y reiteró su pleno apoyo a la subenmienda.
- 455.** El miembro gubernamental del Japón y la Vicepresidenta empleadora apoyaron esta subenmienda.
- 456.** El miembro gubernamental de Estados Unidos, señalando que se había alcanzado un compromiso, observó que las expresiones que ofrecían la oportunidad de recurrir una decisión tomada por la autoridad competente habían desaparecido ahora del texto.

457. Se adoptó la enmienda en su forma modificada.

458. Se adoptó el punto 20 en su forma modificada.

Parte IV. Condiciones de servicio

IV.1. Dotación y horas de descanso

459. Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para sustituir el título «Dotación» por «Tripulación/dotación». Un miembro trabajador de Dinamarca explicó que el propósito del texto era introducir en inglés una terminología más neutra en relación con el género (sustituyendo la palabra «manning»). La expresión propuesta en inglés («Crewing/manning») era más amplia y completa; en las disposiciones substantivas se conservaría «Dotación» en razón de su significado jurídico.

460. La Vicepresidenta empleadora consideró que «dotación» significaba «facilitar el personal necesario para el buque» y se opuso a la enmienda. Además, el Comité ya había decidido no utilizar el término «miembro de la tripulación» para designar al pescador.

461. Los miembros gubernamentales del Líbano y Tailandia también se opusieron a la enmienda, la que fue retirada.

462. Se adoptó el título IV.1.

Punto 21

463. Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para sustituir el punto 21 por el siguiente texto:

21. Los Miembros deberían exigir que todos los buques pesqueros que enarbolan su bandera tengan a bordo una dotación suficiente de pescadores adecuadamente formados para garantizar un funcionamiento seguro y eficaz del buque, que tome debidamente en consideración la seguridad en todas las condiciones, los problemas de fatiga, así como la naturaleza y las condiciones particulares de las operaciones de pesca y de procesamiento de las capturas.

22. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente debería tener en cuenta los principios en la materia contenidos en los instrumentos internacionales aplicables, así como la necesidad de evitar o de reducir al mínimo los horarios de trabajo excesivos, a fin de asegurar un tiempo de descanso suficiente y limitar la fatiga.

464. Un miembro trabajador de Dinamarca expresó que en las *Conclusiones propuestas* se hacía alusión a la dotación de seguridad sin que se aportaran orientaciones específicas en cuanto a cómo lograrla. La enmienda tenía como objetivo aclarar y completar la disposición haciendo resaltar los factores humanos que contribuyen en los accidentes, tales como la fatiga. Introdujo una subenmienda para reemplazar la palabra «protección» por «seguridad».

465. La Vicepresidenta empleadora dijo que prefería el texto de la Oficina, que ya respondía a las inquietudes de los trabajadores. La seguridad y la formación ya habían sido abordadas en otras partes del instrumento y no era necesario repetirlos.

466. Los miembros gubernamentales de Brasil, Indonesia y Tailandia se opusieron a la enmienda.

-
- 467.** El miembro gubernamental de Noruega no tenía inconveniente en aceptar el punto 21 de la enmienda; en cambio, le parecía que la noción expresada en el párrafo 22, de que la autoridad competente debería «determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación», era poco práctica y realista. La autoridad competente podría hacerlo en los buques mercantes, pero no en los buques pesqueros, debido al gran número de buques existentes y a las variaciones del tamaño de la tripulación según los períodos. La dotación guardaba también relación con la organización de las horas de descanso en la industria pesquera. Era el propietario del buque quien debía tomar las decisiones en cuanto al número de tripulantes necesario para asegurar el cumplimiento de los períodos de descanso.
- 468.** Los miembros trabajadores retiraron la enmienda.
- 469.** El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Grecia, presentó una enmienda para sustituir las palabras «la seguridad» por las palabras «una navegación en condiciones de seguridad». Agregó que la palabra «dotación» debería referirse únicamente a la tripulación necesaria para una navegación en condiciones de seguridad, e incluir, por ejemplo, al capitán, los pilotos y los oficiales ingenieros, de conformidad con las normas del Convenio STCW-F.
- 470.** Un miembro trabajador de Dinamarca apoyó la enmienda y propuso agregar las palabras «y operación» después de «navegación».
- 471.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la enmienda, en su forma modificada.
- 472.** El miembro gubernamental de Irlanda también apoyó la propuesta, habida cuenta de la función que debía cumplir la tripulación en lo que atañe a operaciones tales como las de salvamento o de lucha contra incendios.
- 473.** El miembro gubernamental del Reino Unido observó que el texto parecía indicar que las autoridades competentes deberían fijar la dotación necesaria para los buques, inclusive para la pesca. Por ende, no apoyó el texto.
- 474.** El miembro gubernamental de Noruega apoyó en principio la enmienda, pero dijo que no creía que fuese necesario que los gobiernos fijaran los niveles de dotación. El gobierno legislaría para que los propietarios de buque garantizaran que la tripulación embarcada fuese la adecuada. Estimaba que la subenmienda de los trabajadores era innecesaria, porque la noción de «en todo momento» ya estaba implícita en «una navegación en condiciones de seguridad».
- 475.** La representante del Secretario General comunicó a la Comisión que el texto, en su versión original, imponía a los Estados Miembros la obligación de adoptar una legislación u otras medidas para exigir que los propietarios de buques garantizaran que la dotación de sus buques fuera suficiente y que se encontrara bajo el mando de un capitán o patrón competente. El texto no exigía que los Estados Miembros establecieran cuál debía ser la composición de la dotación, sino que aportaran un marco reglamentario.
- 476.** La Vicepresidenta empleadora explicó que había apoyado la enmienda, porque creía que no se iba a exigir a los Estados Miembros que fijaran los niveles de dotación. Precisó que los miembros empleadores suscribían el concepto de «navegación y operaciones en condiciones de seguridad».
- 477.** El miembro gubernamental del Líbano apoyó la propuesta.
- 478.** Se adoptó la enmienda, en su forma modificada.

479. Se retiró una enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile.

480. Se adoptó el punto 21, en su forma modificada.

Punto 22

481. La Vicepresidenta empleadora presentó una enmienda para sustituir, para que el texto fuese más flexible, la palabra «deberían» por la palabra «podrían». Propuso una subenmienda para insertar las palabras «Tras celebración de consultas» antes de «Los Miembros», al inicio del punto 22.

482. El Vicepresidente trabajador rechazó la propuesta, por considerar que los períodos de descanso deberían ser obligatorios.

483. Numerosos miembros gubernamentales se opusieron a la enmienda, la que fue retirada.

484. Los miembros gubernamentales de Alemania y Dinamarca presentaron una enmienda para que, después de las palabras «se aseguren de que», se agregaran las palabras «el capitán vele por que». La intención era hacer resaltar que el capitán tiene la responsabilidad de que se respeten los períodos de descanso a bordo. El punto 12, enmendado, había aclarado las responsabilidades del capitán o patrón y del propietario, y la enmienda propuesta era coherente con esa decisión.

485. El miembro gubernamental del Líbano pidió que le aclarasen porqué el capitán debería ser responsable de garantizar la seguridad y la salud, cuando el principal responsable era el propietario.

486. El miembro gubernamental de Alemania explicó que el capitán estaba a bordo y que por lo tanto podría garantizar el cumplimiento con los períodos de descanso, mientras que el propietario no estaría en condiciones de hacerlo.

487. El miembro gubernamental de Brasil señaló que no se debería considerar al capitán como único responsable en cuanto a garantizar el respeto de los períodos de descanso. Según las definiciones previamente adoptadas, el capitán era el representante del propietario. Si sólo se mencionaba al capitán, se socavaba la responsabilidad compartida. Durante la navegación, el responsable era el capitán, pero el propietario debía dar las instrucciones. La enmienda propuesta podría disminuir la responsabilidad del propietario y Brasil no la apoyó.

488. El miembro gubernamental de Dinamarca, haciendo también uso de la palabra en nombre de Alemania, decidió retirar la enmienda.

489. Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile presentaron una enmienda para insertar, después de la palabra «gocen», las palabras «en una jornada diaria». El miembro gubernamental del Brasil dijo que la enmienda tenía por objeto asegurar que se concedieran períodos de descanso diariamente, pero sin ser excesivamente prescriptiva.

490. Una enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores propuso añadir, después del punto 22, un nuevo punto del siguiente tenor:

- 1) El número mínimo de horas de descanso no debería ser inferior a:
 - a) diez horas en cualquier período de 24 horas; y
 - b) 77 horas en cualquier período de siete días.

2) Las horas de descanso no se podrán dividir en más de dos períodos, uno de los cuales debería durar al menos seis horas; el intervalo entre dos períodos consecutivos no debería exceder de 14 horas.

- 491.** Un miembro trabajador de Dinamarca, hablando en nombre de su Grupo, recordó que varios miembros gubernamentales habían expresado su deseo de que hubiera una norma general dentro de un único instrumento. La enmienda propuesta se basaba en el artículo 5 del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), y en disposiciones similares contenidas en los Convenios STCW y STCW-F. El Convenio núm. 180 sería superfluo tras la adopción del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, por lo que era necesario mantener en el convenio propuesto sobre el sector pesquero las normas mínimas aplicables a los buques pesqueros.
- 492.** Los miembros gubernamentales de Botswana, Camerún, Côte d'Ivoire, Indonesia, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, Tailandia, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabwe se opusieron a ambas enmiendas.
- 493.** El miembro gubernamental de Irlanda, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Países Bajos, Portugal, el Reino Unido y Suecia, observó que la enmienda propuesta por el Grupo de los Trabajadores estaba en conformidad con parte de una Directiva de la Unión Europea, en concreto, la Directiva 2000/34/EC del Parlamento de la Unión Europea y del Consejo de fecha 22 de junio de 2000. Sin embargo, reconoció que las disposiciones detalladas sobre los períodos de descanso podrían plantear problemas a algunos países. Los períodos de descanso se abordaban debidamente en el texto de la Oficina.
- 494.** El miembro trabajador de Dinamarca retiró la enmienda del Grupo de los Trabajadores, recordando que los miembros gubernamentales se habían comprometido a no debilitar las normas existentes.
- 495.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile retiraron su enmienda.
- 496.** Se adoptó el punto 22.

IV.2. Acuerdos de trabajo de los pescadores y lista de las personas que se encuentran a bordo

Nuevo punto propuesto para su inserción antes del punto 23

- 497.** Los miembros gubernamentales de Grecia y el Reino Unido presentaron una enmienda para insertar, antes del punto 23, un nuevo punto del tenor siguiente: «Los puntos 23 a 26, ambos incluidos, y el anexo I no se aplican a los pescadores independientes.». El miembro gubernamental de Grecia había declarado anteriormente que no pretendía excluir a los pescadores independientes de todo el convenio, sino de algunas partes de dicho instrumento, entre las que figuraban los puntos 23 y 26.
- 498.** El Vicepresidente trabajador presentó una subenmienda para sustituir las palabras «a los pescadores independientes» por las palabras «al propietario de un buque que también está manejando el buque por sí solo».
- 499.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la enmienda de los trabajadores, pero no la subenmienda. El término «pescador independiente» se refería claramente a propietarios-operadores independientes.

-
- 500.** Los miembros gubernamentales de Botswana, Camerún, Côte d'Ivoire, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabwe apoyaron la subenmienda, porque todo pescador independiente podría requerir en algunas ocasiones los servicios de otras personas, y era preciso proporcionar protección a las mismas.
- 501.** El miembro gubernamental del Brasil se opuso a ambas propuestas, al preferir que tales cuestiones fueran resueltas por la legislación nacional.
- 502.** El miembro gubernamental de Noruega apoyó la subenmienda, al sostener que muchos pescadores de buques grandes estaban oficialmente considerados «independientes» y no quería que quedaran excluidos de la posibilidad de suscribir un acuerdo de trabajo con el propietario del buque.
- 503.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Arabia Saudita, Francia, Grecia, Kuwait, Líbano, Reino Unido y República Arabe Siria apoyaron la subenmienda.
- 504.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la subenmienda, porque le parecía que un pescador independiente no podía suscribir un acuerdo consigo mismo.
- 505.** La enmienda fue adoptada en su forma modificada.
- 506.** Se adoptó el nuevo punto 23 en su forma modificada.

Punto 23

- 507.** Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para insertar, después de las palabras «acuerdo de trabajo», las palabras «, comprensible en su propio idioma,». Un miembro trabajador de Dinamarca, hablando en nombre de su Grupo, explicó que este texto se había concebido para velar por la situación de los pescadores empleados a bordo de un buque que hablaran un idioma diferente al del propietario de dicho buque. Todo pescador a bordo debería tener un contrato redactado en su propio idioma.
- 508.** La Vicepresidenta empleadora cuestionó la viabilidad de este enfoque y propuso añadir, al final del texto de la Oficina, las siguientes palabras: «redactado en el idioma o idiomas que determine la autoridad competente, tras la celebración de consultas».
- 509.** La miembro gubernamental del Reino Unido dijo que podía ser difícil para la autoridad competente tomar decisiones sobre tales temas. Propuso otra subenmienda para insertar, después de las palabras «acuerdo de trabajo», las palabras «en un idioma que puedan comprender», propuesta que fue aceptada por el Grupo de los Trabajadores.
- 510.** La Vicepresidenta empleadora y el miembro gubernamental de Francia también expresaron su apoyo.
- 511.** Se adoptó la enmienda en su forma modificada.
- 512.** Se adoptó el punto 23 en su forma modificada.

Punto 24

- 513.** Se retiró una enmienda presentada por los miembros empleadores.
- 514.** Se adoptó el punto 24.

Punto 25

- 515.** Los miembros empleadores presentaron una enmienda para suprimir las palabras «de conformidad con las disposiciones que figuran en el anexo I». La Vicepresidenta empleadora afirmó que no era necesario hacer alusión al anexo I, ya que el párrafo se refería a requisitos mínimos.
- 516.** El Vicepresidente trabajador observó que no era necesario mantener un vínculo entre este párrafo y el anexo I, que se había tomado del Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). Su Grupo rechazó la enmienda.
- 517.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Arabia Saudita, Indonesia, Noruega, Reino Unido y República Arabe Siria, dijeron que preferían el texto de la Oficina, y la Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda.
- 518.** Se adoptó el punto 25.

Punto 26

- 519.** Se retiró una enmienda presentada por los miembros empleadores.
- 520.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega propusieron sustituir el punto 26 por el texto siguiente: «Se debería llevar a bordo el acuerdo de trabajo de los pescadores o una copia de éste, a disposición de los pescadores cuando éstos lo soliciten». El miembro gubernamental de Dinamarca declaró que la enmienda abarcaba dos consideraciones: en primer lugar, se debería llevar a bordo el original o una copia del acuerdo de trabajo. En segundo lugar, de conformidad con la legislación danesa, los acuerdos de trabajo se consideraban contratos privados. Por consiguiente, «otro personal interesado» no tenía derecho a consultarlos.
- 521.** Un miembro trabajador de Dinamarca hizo hincapié en la importancia que revestía que un pescador tuviera una copia del contrato de trabajo, y propuso subenmendar la propuesta, insertando, después de la palabra «soliciten», las palabras «, y debería facilitarse una copia a los pescadores». Si esto se aceptaba, el Grupo de los Trabajadores retiraría una enmienda similar (D.59).
- 522.** La Vicepresidenta empleadora dijo que, cuando un acuerdo de trabajo se firmara, el trabajador debería recibir normalmente una copia. Por lo tanto, apoyaba las subenmiendas presentadas por el Grupo de los Trabajadores, que también apoyó el miembro gubernamental del Líbano.
- 523.** Respondiendo a las preguntas relativas al texto de la Oficina, un miembro de la Secretaría explicó que el significado del término «consultarla» — que hacía referencia a una copia del contrato — permitía a los pescadores examinar el acuerdo de trabajo, no negociarlo de nuevo, y las palabras «otro personal interesado» se referían, entre otras cosas, a los representantes sindicales o a los funcionarios, según procediera.
- 524.** El miembro gubernamental de Tailandia propuso una subenmienda, apoyada por el miembro gubernamental de Indonesia, para añadir, después de las palabras «a disposición de los pescadores», las palabras «y otro personal interesado».
- 525.** Un miembro trabajador de Dinamarca señaló que, habida cuenta del modo en que la Oficina interpretaba las palabras «y otro personal interesado», su Grupo apoyaba la subenmienda.

-
- 526.** El miembro gubernamental de Dinamarca propuso sustituir las palabras «otro personal interesado» por las palabras «otra autoridad competente», propuesta que fue apoyada por el miembro gubernamental de Francia.
- 527.** Un miembro trabajador de Dinamarca señaló que la subenmienda propuesta por el orador anterior se alejaba del significado original de «otro personal interesado» tal como lo explicaba la Oficina. La nueva subenmienda excluiría a los representantes sindicales. Asimismo, una referencia directa a la autoridad competente podría no estar en conformidad con la legislación existente en los países en que los acuerdos de trabajo se consideraban privados. Por consiguiente, su Grupo no apoyó esta propuesta.
- 528.** La Vicepresidenta empleadora declaró que, en la mayoría de los países, normalmente no era necesario entregar una copia de los contratos privados (en este caso, acuerdos de trabajo) a la autoridad competente. Si un pescador pertenecía a un sindicato, el acuerdo de trabajo se enviaría al sindicato en cualquier caso. Por estos motivos, el Grupo de los Empleadores no apoyaron la subenmienda presentada por el miembro gubernamental de Dinamarca.
- 529.** El miembro gubernamental del Líbano apoyó la postura del Grupo de los Trabajadores, por considerar que las autoridades competentes debían velar por que los acuerdos de trabajo estuvieran en conformidad con los requisitos jurídicos existentes.
- 530.** La miembro gubernamental de Alemania insistió en que los acuerdos de trabajo y los contratos laborales eran un asunto privado entre el empleador y el trabajador. Todo trabajador debía recibir una copia del contrato; si surgían dudas respecto de su legalidad, podía enviarse a los sindicatos o los tribunales. Por consiguiente, apoyó la postura del Grupo de los Trabajadores.
- 531.** La miembro gubernamental de Chile explicó que los acuerdos de trabajo y los convenios colectivos eran documentos de carácter público. Era preciso que las autoridades pudieran consultarlos, al igual que los trabajadores, que a su vez podrían recurrir a los sindicatos para inquirir acerca de la legalidad de un contrato.
- 532.** El miembro gubernamental del Canadá observó que había dos tipos de acuerdos de trabajo. El primero eran los convenios colectivos, negociados libremente entre los sindicatos que representaban a los pescadores y el empleador; dichos convenios colectivos deberían estar a disposición de los pescadores pero no necesariamente de la autoridad competente. El segundo tipo de acuerdos de trabajo eran contratos privados firmados entre el propietario de un buque pesquero y el pescador, que supuestamente conocían las disposiciones contenidas en los mismos. No era necesario que la autoridad competente tuviera acceso a dichos contratos, salvo que hubiera alegaciones de vulneraciones de la legislación nacional. También apoyó la postura del Grupo de los Trabajadores.
- 533.** El miembro gubernamental de Venezuela estimó que la autoridad competente debería tener algún tipo de control sobre los acuerdos de trabajo. Citó ejemplos de inspección de las condiciones a bordo de buques pesqueros, señalando que los acuerdos de trabajo muchas veces no cumplían los requisitos establecidos por la legislación nacional.
- 534.** La representante del Secretario General señaló que la autoridad competente tenía un importante papel que desempeñar con respecto a velar por que se aplicara la legislación nacional, por ejemplo, a través de la inspección del trabajo. Dado que los Miembros enfocaban de diversas formas las cuestiones en curso de discusión, propuso que términos como «según proceda» o como «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales» podrían dar satisfacción a las diversas inquietudes expresadas.

-
- 535.** El miembro gubernamental de Sudáfrica propuso una subenmienda para añadir, después de las palabras «a disposición de los pescadores», las palabras «y de otras partes interesadas,», propuesta que fue apoyada por el Grupo de los Trabajadores.
- 536.** La Vicepresidenta empleadora, habida cuenta de la última intervención de la representante del Secretario General, propuso agregar, después de las palabras «y de otras partes interesadas, cuando estos lo soliciten», las palabras «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales».
- 537.** Un miembro trabajador de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo de los Trabajadores, estimó que la subenmienda presentada por el Grupo de los Empleadores era aplicable a toda la frase, por lo que el contenido de la misma estaría sujeto a la legislación y la práctica nacionales. Si éste era el caso, su Grupo no podría aceptarlo.
- 538.** La Vicepresidenta empleadora contestó que no había pretendido señalar que el contenido de toda la frase estuviera sujeto a la legislación y la práctica nacionales. Las palabras agregadas «de conformidad con la legislación y la práctica nacionales» sólo deberían referirse a que los acuerdos estuvieran a disposición de «otras partes interesadas».
- 539.** El representante adjunto del Secretario General propuso que, antes de las palabras «y de otras partes interesadas, cuando éstos lo soliciten», deberían insertarse las palabras «,de conformidad con la legislación y la práctica nacionales,». Esto aclararía que las palabras agregadas sólo hacían referencia a la parte de la frase que concernía a las otras partes interesadas.
- 540.** El Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores apoyaron esta propuesta.
- 541.** El miembro gubernamental de Dinamarca pidió que se aclarara el significado actual del término «otras partes interesadas». La representante del Secretario General respondió que el significado de este término se determinaría en el plano nacional.
- 542.** La enmienda se adoptó en su forma modificada.
- 543.** Se retiraron las enmiendas presentadas por los miembros trabajadores y por el miembro gubernamental de Venezuela.
- 544.** Se adoptó el punto 26 en su forma modificada.

Punto 27

- 545.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega presentaron una enmienda para insertar, después de las palabras «buque pesquero», las palabras «con una eslora de 24 metros o más». El miembro gubernamental de Dinamarca explicó que el texto actual abarcaba todos los buques pesqueros y crearía un sistema muy burocrático para las embarcaciones pequeñas. La propuesta tenía por objeto establecer un límite, para que este requisito no se aplicara a las embarcaciones muy pequeñas.
- 546.** El Vicepresidente trabajador estimó que el límite de 24 metros era excesivamente elevado. La razón de que debiera llevarse una lista de los tripulantes era saber, cuando procediera, en caso de accidente, cuántos pescadores estaban a bordo y cuántos eran los desaparecidos. El texto de la Oficina debería conservarse, ya que, de adoptarse la enmienda, su aplicación podría costar vidas.

547. Los miembros gubernamentales de Botswana, Camerún, Côte d'Ivoire, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabwe estuvieron de acuerdo con el Grupo de los Trabajadores.

548. La Vicepresidenta empleadora rechazó la enmienda. La Comisión había alcanzado anteriormente consenso respecto al principio de que no se distinguirían categorías de buques pesqueros. El punto importante era saber el número de pescadores que se encontraban a bordo. Recordó a la Comisión que el 90 por ciento de los pescadores trabajaban a bordo de embarcaciones pequeñas.

549. El miembro gubernamental de Dinamarca retiró la enmienda.

550. Se retiró una enmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala.

551. Se adoptó el punto 27.

IV.3. Documentos de identidad, derechos de repatriación, y servicios de contratación y colocación

Punto 28

552. Los miembros empleadores presentaron una enmienda para sustituir el punto 28 por el texto siguiente:

Los pescadores que trabajan a bordo de los buques pesqueros que efectúan travesías internacionales, deberían:

- a)* ser titulares de documentos de identidad que satisfagan las especificaciones establecidas por la Organización Internacional del Trabajo;
- b)* tener derecho, en situaciones de abandono o de siniestro marítimo substancial, a ser repatriados a su puerto de contratación sin que tengan que asumir costo alguno, a reserva de lo dispuesto en la legislación nacional;
- c)* tener acceso a un sistema eficaz, adecuado y responsable para encontrar empleo a bordo de un buque, sin incurrir en gastos personales.

553. La Vicepresidenta empleadora explicó que la enmienda proporcionaba una mayor flexibilidad con respecto a tres cuestiones importantes para los pescadores que trabajaban en el plano internacional, a saber, los documentos de identidad, la repatriación, y la contratación y colocación.

554. El miembro trabajador de Dinamarca dijo que su Grupo prefería el texto de la Oficina, que estaba más estrechamente vinculado con los Convenios núms. 166 y 179. Era importante conservar las palabras «trato no menos favorable», que no estaban contenidas en la enmienda presentada por el Grupo de los Empleadores. No deberían socavarse las normas existentes.

555. Ningún miembro gubernamental apoyó la enmienda.

556. La enmienda no se adoptó.

557. Se retiró una enmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala.

558. Una enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Estados Unidos, Grecia, Irlanda, y el Reino Unido propuso eliminar el apartado *a)* del punto 28. El miembro gubernamental de Grecia explicó dos motivos de la enmienda. El primero estaba

relacionado con el hecho de que la gran mayoría de quienes participaban en la elaboración del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo preferían no incluir los documentos de identidad de la gente de mar en dicho instrumento. El segundo era que la inclusión del apartado *a)* del punto 28 propuesto en el proyecto de convenio podría considerarse una forma encubierta de forzar la aplicación de un convenio que aún no había entrado en vigor. Grecia había ratificado el Convenio núm. 108, pero éste no se aplicaba a los pescadores.

- 559.** Un miembro trabajador de Dinamarca, hablando en nombre de su Grupo, afirmó que los pescadores, que también requerían documentos de identidad, pasaban muchas penurias cuando no podían bajar a tierra durante largos períodos. El apartado *a)* debería conservarse. El Convenio núm. 185 podría aplicarse a los pescadores.
- 560.** El miembro gubernamental de Francia, cuyo Gobierno había ratificado el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 2003 (núm. 185), apoyó los argumentos presentados por el miembro gubernamental de Grecia. Tal como se había redactado, la enmienda propuesta estipulaba que se hiciera extensible a los pescadores el trato no menos favorable. Debería dejarse en manos de cada Miembro determinar si querían hacer extensibles las disposiciones del Convenio núm. 185 a todos los pescadores, tal como se estipulaba en dicho Convenio.
- 561.** Los miembros gubernamentales de Kiribati, Líbano y República Árabe Siria dijeron que preferían el texto de la Oficina.
- 562.** El miembro gubernamental del Japón apoyó la enmienda.
- 563.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la enmienda. El Convenio núm. 185 todavía no había entrado en vigor, y se exigiría un documento de identidad a todo pescador que tuviera que viajar.
- 564.** Si los Estados Miembros querían expedir tales documentos a los pescadores, podrían ratificar el Convenio núm. 185.
- 565.** El miembro gubernamental de Noruega consideró que el texto de la Oficina era suficientemente flexible. No había un vínculo inherente entre los documentos de identidad para los pescadores y el Convenio núm. 185. Incluir cualquier mención del Convenio núm. 185 en este proyecto de convenio supondría un gran obstáculo para la ratificación. Tampoco apoyó la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores sobre este tema.
- 566.** El miembro gubernamental de Irlanda, como uno de los promotores de la enmienda, solicitó aclaraciones a la Oficina con respecto al convenio o los convenios con arreglo a los cuales los Miembros podrían expedir un documento de identidad a un pescador.
- 567.** La representante del Secretario General observó que una serie de países estaban planteándose actualmente ratificar el Convenio núm. 185, y que era probable que este instrumento entrara en vigor antes que el proyecto de convenio sobre el sector pesquero. El artículo 1, párrafo 3, del Convenio núm. 185 preveía que el documento de identidad de la gente de mar pudiera hacerse extensible a los pescadores. Remitió a la Comisión la opinión jurídica sobre los Convenios núms. 102 y 155. Dado que muchos Miembros no habían hecho extensibles las disposiciones de los convenios marítimos a los pescadores, sería preferible incluir las disposiciones apropiadas en el proyecto de convenio sobre el sector pesquero. Incluir una referencia directa al Convenio núm. 185 podría plantear obstáculos para la ratificación.

-
- 568.** El miembro gubernamental de Grecia propuso entonces una subenmienda para que el apartado *a)* del párrafo 28) figurara entre corchetes hasta el próximo año, cuando se tuviera una visión más clara de la situación con respecto al Convenio núm. 185.
- 569.** El miembro trabajador de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo de los Trabajadores, apoyó la propuesta, a condición de que la enmienda del Grupo de los Trabajadores también quedara entre corchetes. Aunque no se había introducido formalmente, la enmienda presentada por su Grupo pretendía insertar, después del apartado *a)*, un nuevo texto del siguiente tenor: «si un pescador esta empleado o contratado a bordo de un buque que arriba a terceros países, el pescador debería tener derecho a un documento de identidad, tal como se estipula en el Convenio núm. 185;».
- 570.** La Vicepresidenta empleadora estuvo de acuerdo con la subenmienda. Los documentos de identidad de los pescadores deberían discutirse con independencia del Convenio núm. 185. No se abarcaba automáticamente a los pescadores, y el sector pesquero no había estado representado cuando se adoptó dicho Convenio. No era necesario que la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores figurara entre corchetes.
- 571.** Varios miembros gubernamentales apoyaron que figuraran entre corchetes tanto el apartado *a)* como la enmienda del Grupo de los Trabajadores; otros no consideraron necesario incluir la enmienda presentada por este Grupo.
- 572.** El miembro gubernamental del Líbano propuso que la Comisión no estableciera un vínculo entre el proyecto de convenio y el Convenio núm. 185. Propuso suprimir la frase «no menos favorable» del texto original para solucionar la cuestión, pero su propuesta no fue apoyada.
- 573.** El miembro gubernamental de Nigeria dijo que la Comisión necesitaba decidir si los pescadores precisaban documentos de identidad y, en tal caso, si había que proporcionárselos con arreglo a lo dispuesto en el Convenio núm. 185 o por medio de una disposición contenida en el presente instrumento. Esta cuestión debería discutirse más tarde.
- 574.** Después de un debate prolongado, se convino en que el apartado *a)* figurara entre corchetes para su reconsideración en la segunda discusión.
- 575.** Se retiró la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores.
- 576.** El miembro trabajador de Dinamarca, hablando en nombre del Grupo de los Trabajadores, recordó las observaciones formuladas anteriormente por los miembros de la Comisión que pretendían la elaboración de un instrumento general que no debilitara las normas existentes. Si los convenios marítimos anteriores, como el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), y el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), que también se aplicaban a los pescadores en algunas condiciones, dejaban de tener vigencia, entonces los pescadores perderían la protección que estos instrumentos les habían brindado, perspectiva que preocupaba mucho al Grupo de los Trabajadores. Ahora bien, teniendo en cuenta que también se deseaba mantener la flexibilidad y evitar un instrumento excesivamente prescriptivo, retiraron dos enmiendas relacionadas con la repatriación, y con la contratación y colocación de los pescadores. Estas cuestiones eran muy importantes, por lo que se examinarían nuevamente.
- 577.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y Chile presentaron una enmienda para añadir, después del apartado *c)*, un nuevo apartado del siguiente tenor: «salud y la

seguridad en el trabajo». El miembro gubernamental del Brasil dijo que esto aseguraría que los pescadores recibieran un trato no menos favorable con respecto a la seguridad y salud en el trabajo durante los viajes en aguas tanto internacionales como nacionales.

- 578.** El Vicepresidente trabajador apoyó esta enmienda.
- 579.** La Vicepresidenta empleadora no apoyó la enmienda. Las cuestiones de la seguridad y la salud quedarían cubiertas en la sección VI.2, y no estaban relacionadas con los documentos de identidad, la repatriación y la contratación.
- 580.** Los miembros gubernamentales de Grecia, Líbano y Namibia manifestaron su acuerdo.
- 581.** El miembro gubernamental del Brasil señaló que la sección VI.2 no abarcaba la seguridad y salud en el trabajo durante viajes internacionales. La enmienda se retiró por falta de apoyo.
- 582.** Se adoptó el punto 28 en su forma modificada.

Nuevo punto propuesto para su inserción después del punto 28

- 583.** Los miembros gubernamentales de Canadá y Dinamarca presentaron una enmienda para insertar, después del punto 28, un nuevo subtítulo y un nuevo punto del siguiente tenor:

IV.4. Pago de los salarios

29. Cada Miembro debería promulgar una legislación u otras medidas que dispongan que los pescadores cuyo acuerdo de trabajo de enrolamiento garantice un salario mensual o periódico deberían tener derecho a percibir un pago mensualmente o según intervalos regulares.

- 584.** El miembro gubernamental de Dinamarca describió detalladamente el desafortunado incidente que había dado lugar a su propuesta. Estaba relacionado con el no pago de los salarios a los pescadores que trabajaban a bordo de un buque pesquero extranjero, el cual permaneció durante varios meses en un puerto danés. Entonces presentó una subenmienda del siguiente tenor:

IV.4. Remuneración de los pescadores

29. Todo Miembro, tras la celebración de consultas, debería adoptar una legislación u otras medidas a fin de asegurar que los pescadores perciban un salario mensual o según otra periodicidad. La autoridad competente, tras la celebración de consultas, debería especificar qué pescadores deberían quedar comprendidos en el ámbito de esta disposición, y el intervalo máximo de pago.

- 585.** El Vicepresidente trabajador apoyó la subenmienda.
- 586.** Los miembros gubernamentales de España, Francia, Irlanda, Líbano y República Árabe Siria manifestaron su apoyo.
- 587.** El miembro gubernamental de Grecia compartió sus preocupaciones, pero introdujo otra subenmienda a la subenmienda, apoyado por el miembro gubernamental de Hungría, para eliminar las palabras «, y el intervalo máximo de pago». En su país, esta cuestión quedaba reglamentada por convenios colectivos, y no por la autoridad competente. Una disposición como la que se proponía sería considerada como ingerencia del Gobierno en la negociación colectiva. Añadió que esta cuestión también podría abordarse en el anexo I.

-
- 588.** La Vicepresidenta empleadora preguntó qué sucedería con los pescadores cuya remuneración se basaba en el reparto de las capturas. Si no habían pescado nada, no podrían percibir un salario regular. Señaló que, idealmente, esta cuestión podría abordarse en el acuerdo de trabajo del pescador, donde se estipulaban las condiciones de su remuneración. De este modo se evitaría que el instrumento fuera excesivamente prescriptivo.
- 589.** El miembro gubernamental de Dinamarca respondió que el lenguaje empleado en su subenmienda era muy amplio. En la primera parte de la misma se establecía un principio general aplicable a todos los pescadores. De conformidad con la segunda parte, la autoridad competente debería abordar varias situaciones. La intención era establecer el derecho de los pescadores a percibir un salario regular.
- 590.** A juicio de la Vicepresidenta empleadora, puesto que en el apartado principal de la subenmienda se mencionaba un pago mensual o regular, dicha disposición seguía estableciendo una obligación de pagar regularmente a los pescadores cuya remuneración dependía del reparto de las capturas, lo que no era realista.
- 591.** El miembro gubernamental de Dinamarca replicó que si la regularidad del pago planteaba problemas, por ejemplo, con respecto a los pescadores cuya remuneración dependía del reparto de las capturas, la autoridad competente, tras la celebración de consultas, podría excluir a esta categoría de pescadores. Aceptó la otra subenmienda presentada por el miembro gubernamental de Grecia.
- 592.** La miembro gubernamental de Turquía apoyó la enmienda, al igual que el miembro gubernamental de Namibia, hablando también en nombre de Argelia, Botswana, Camerún, Kenya, Mozambique, Nigeria, Sudáfrica y Zambia.
- 593.** El miembro gubernamental del Brasil advirtió que la enmienda parecía interferir con el apartado *h*) del anexo I. Sería preferible que la propuesta se considerara una enmienda al apartado *h*) del anexo I.
- 594.** La Vicepresidenta empleadora estuvo de acuerdo, y propuso que el Comité de Redacción se encargara de ello. Presentó otra subenmienda, para sustituir las palabras «mensual o según otra periodicidad» por las palabras «de conformidad con el acuerdo de trabajo».
- 595.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Noruega y Reino Unido también apoyaron el texto subenmendado por el miembro gubernamental de Grecia. Debería ser obligatorio el derecho de todo pescador a percibir un salario regular. Los detalles precisos podían incluirse en el anexo. El miembro gubernamental de Noruega añadió que esta disposición protegería a los pescadores en el Estado de abanderamiento interesado, pero podría ser necesario introducir otras disposiciones para hacer extensible dicha protección a los pescadores que trabajaban en puertos extranjeros.
- 596.** El miembro gubernamental de Dinamarca estuvo de acuerdo. En el caso que había descrito, el contrato de enrolamiento estipulaba el pago del salario al final de la travesía, y había conducido a un largo periodo de no pago de los salarios. La propuesta presentada por el Grupo de los Empleadores no resolvería el problema.
- 597.** Se adoptó la enmienda, en su forma modificada por el miembro gubernamental de Grecia.
- 598.** Se adoptaron el nuevo subtítulo y el nuevo punto que figurarían después del punto 28.

-
- 599.** La representante del Secretario General señaló que, cuando en las normas se permitían las exclusiones, la OIT tenía por costumbre introducir requisitos en materia de notificación. Al respecto, se disponía de cláusulas tipo para la notificación, las que podrían ser examinadas por el Comité de Redacción.

Parte V. Alojamiento y alimentación

Puntos 29 a 31

- 600.** El Vicepresidente trabajador declaró que la cuestión del alojamiento era fundamental para el trabajo decente de los pescadores. Los Trabajadores no querían que se debilitaran las normas existentes. Esto revestía particular importancia cuando los buques se estaban construyendo y para los pescadores que trabajaban a bordo de buques pesqueros durante períodos muy largos lejos de sus hogares. El Grupo de los Trabajadores había presentado una enmienda, de conformidad con la cual el anexo II sobre alojamiento sería de obligado cumplimiento para buques de cierto tamaño. Esto estaba en consonancia con el espíritu de otra enmienda presentada por los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega. Las disposiciones relativas al alojamiento deberían ser obligatorias para determinados tipos de buques. Las disposiciones contenidas en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) eran aplicables a los buques de más de 75 toneladas o de más de 24 metros de eslora, con algunas excepciones para los que navegaban durante menos de 36 horas. El Grupo de los Trabajadores reconocía que esta cuestión era sumamente técnica y que no todos los miembros de la Comisión considerarían que tenían la experiencia necesaria. Propusieron actuar como sigue: *a)* la Comisión debería convenir en que ciertas normas relativas al alojamiento deberían ser obligatorias para ciertos tipos de buques y recomendadas para otros, o que algunas disposiciones específicas no se aplicarían a ciertos tipos de buques. Esto se discutiría con mayor detenimiento en 2005; *b)* si se llegara a un acuerdo al respecto, el anexo II podría figurar entre corchetes, y se pediría a la Oficina que examinara el texto para alcanzar un balance apropiado con miras a la segunda discusión, y *c)* debería crearse un grupo de trabajo sobre alojamiento en la reunión de la Conferencia del año próximo, para examinar todas las disposiciones sobre este tema. De este modo, las delegaciones tendrían tiempo suficiente para informarse al respecto y estar preparadas en la Conferencia para discutir y alcanzar acuerdos sobre las normas requeridas.
- 601.** Los miembros gubernamentales de Dinamarca y Noruega presentaron una enmienda para insertar, después del punto 30, un nuevo punto del siguiente tenor: «Los buques pesqueros a los que se aplica el anexo II deberían como mínimo cumplir las normas contenidas en el mismo.» El miembro gubernamental de Noruega abogó por el establecimiento de algunas normas obligatorias. Los pescadores precisaban un alojamiento decente, las autoridades competentes necesitaban normas claras a los efectos del control, y los propietarios y constructores navales también necesitaban dichas normas para la construcción y reventa de los buques.
- 602.** El miembro gubernamental del Japón se opuso a la enmienda. Reconoció la importancia del anexo II, pero, a su juicio, éste era excesivamente detallado para que se aceptara como obligatorio. Era preciso tener en cuenta la situación individual de cada país.
- 603.** El miembro gubernamental de Irlanda, hablando también en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia, reconoció las dos opiniones expresadas anteriormente y señaló que la discusión había llegado a un punto crítico. Acelerar las discusiones podría llevar a adoptar un instrumento difícilmente ratificable, pero en estos momentos no se disponía de suficiente tiempo para entablar una

discusión detallada que pudiera lograr el sutil equilibrio necesario para asegurar la conservación de las normas esenciales para los pescadores. Algunas disposiciones contenidas en el anexo II deberían ser de obligado cumplimiento, y otras deberían incluirse en la recomendación. Propuso que se celebraran consultas sobre la cuestión del alojamiento antes de la próxima reunión de la Conferencia en 2005, partiendo del supuesto de que la Oficina idearía un mecanismo para facilitar el proceso, que las tres partes se comprometerían a participar en las consultas, y la Comisión establecería un grupo de trabajo el próximo año. Esto se lograría a través de una subenmienda, que consistiría en poner entre corchetes todo el texto y también las palabras «anexo II».

- 604.** La Vicepresidenta empleadora apoyó la subenmienda. Los empleadores tenían muy presente la importancia que revestía el alojamiento decente para los pescadores, quienes, después de todo, trabajaban mano a mano con los empleadores para lograr la productividad. También eran conscientes de la necesidad de hallar un equilibrio entre las disposiciones obligatorias y las recomendadas, con miras a la amplia ratificación del proyecto de convenio. Se precisaban conocimientos especializados para discutir este tema. Estuvo de acuerdo en que debería discutirse con más detenimiento antes de la próxima reunión de la Conferencia, teniendo en cuenta tanto el contenido que se deseaba que figurase en el anexo II, como la necesidad de alcanzar un acuerdo al respecto.
- 605.** El Vicepresidente trabajador apoyó la propuesta. Valoró la voluntad de los miembros de la Comisión de establecer un mecanismo para examinar la cuestión esencial del alojamiento de los pescadores a bordo de los buques, y de crear un grupo de trabajo que examinara este tema durante la próxima reunión de la Conferencia. Sin embargo, los recursos que requería este mecanismo no deberían tomarse de las actividades que ya se habían planificado. Todas las enmiendas presentadas para la parte V y el anexo II deberían ponerse a disposición para las consultas.
- 606.** Los miembros gubernamentales de Argelia, Botswana, Camerún, Canadá, Estados Unidos, Kenya, Líbano, Mozambique, Namibia, Nigeria, Noruega, República Árabe Siria, Sudáfrica y Zambia también apoyaron plenamente la propuesta y se felicitaron del espíritu de colaboración que había llevado a este compromiso.
- 607.** Se adoptó la enmienda en su forma modificada.
- 608.** La representante del Secretario General declaró que, de adoptar la Comisión la enmienda en su forma modificada, las consecuencias serían las siguientes. En primer lugar, todas las enmiendas al anexo II no se examinarían más. En segundo lugar, también sería apropiado, en vista del consenso alcanzado en la sesión anterior, que la Comisión no examinara más las enmiendas presentadas para la parte V, es decir, los puntos 29-31. En tercer lugar, la Comisión, al aceptar esto, podría hacer constar en actas su acuerdo en el sentido de que la Secretaría debería asegurar que para las consultas sobre la parte V y el anexo II — que se celebrarían, a través de un mecanismo apropiado, en una fecha entre el final de esta reunión de la Conferencia y la siguiente — se dispusiera de toda la información pertinente, incluido el contenido de las diversas enmiendas sobre la parte V y el anexo II que se hubieran formulado en la reunión actual, incluso si no se hubieran examinado. En cuarto lugar, este procedimiento permitiría a la Comisión — cuando se reuniera en junio de 2005 — tener ante sí, a los efectos del debate, una serie de propuestas encaminadas a hallar un equilibrio apropiado entre las disposiciones obligatorias y recomendadas en materia de alojamiento y alimentación, contenidas en la parte V y el anexo II.
- 609.** El Vicepresidente trabajador y la Vicepresidenta empleadora estuvieron plenamente de acuerdo con la propuesta, que también fue aprobada por los miembros gubernamentales.

Parte VI. Protección de la salud, atención médica
y seguridad social.

VI.I. Atención médica

Punto 32

- 610.** El miembro trabajador del Reino Unido presentó una enmienda con las siguientes instrucciones: *a)* sustituir la palabra «apropiados» por la palabra «específicos»; *b)* después de la palabra «buque», insertar las palabras «inclusive protección sanitaria para mujeres y unidades de eliminación de desechos discretas y ecológicas», y *c)* después de la palabra «operaciones», sustituir las palabras «y la duración del viaje» por las palabras «, la duración del viaje y las normas internacionales aplicables», con miras a prever la protección de la salud de las mujeres pescadoras.
- 611.** La Vicepresidenta empleadora propuso una subenmienda para suprimir, en la segunda línea, la preposición «de» y agregar, después de la palabra «número», las palabras «y el género de los» al texto original del párrafo, como sigue: «teniendo en cuenta el número y el género de los pescadores a bordo». Así se abordaría la cuestión debidamente.
- 612.** La miembro gubernamental de Alemania no apoyó la subenmienda propuesta por el Grupo de los Empleadores, ya que reducía excesivamente el ámbito de aplicación del texto. No se trataba de un problema médico puntual, sino de una cuestión de higiene personal cotidiana y regular. Por lo tanto, apoyó plenamente la enmienda del Grupo de los Trabajadores.
- 613.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil, Chile, España, Francia, Guatemala, México y Venezuela también apoyaron la enmienda.
- 614.** El miembro gubernamental de Grecia consideró excesivamente detallada la segunda parte de la enmienda y la subenmendó para su inclusión en la recomendación; el Comité de Redacción debía determinar en qué lugar exacto debía incluirse. Era una cuestión de salud, no médica. La miembro gubernamental del Reino Unido apoyó esta propuesta.
- 615.** El miembro trabajador del Reino Unido rechazó toda subenmienda que pudiera diluir la enmienda original.
- 616.** El Vicepresidente trabajador pidió al miembro gubernamental de Grecia que aclarara si pretendía suprimir en su subenmienda la tercera parte de la enmienda presentada por el Grupo de los Trabajadores. El miembro gubernamental de Grecia respondió que sólo quería trasladar la segunda parte y suprimir el resto.
- 617.** La Vicepresidenta empleadora estuvo de acuerdo con la propuesta y retiró su subenmienda.
- 618.** El Vicepresidente trabajador respondió que su enmienda hacía referencia a la protección de la salud para las mujeres y que éste era el motivo de que la hubiera presentado.
- 619.** De conformidad con una votación indicativa a mano alzada de los miembros gubernamentales, se adoptó la enmienda en su forma modificada por el miembro gubernamental de Grecia.
- 620.** Los miembros trabajadores presentaron una enmienda par sustituir el apartado *b)* por un texto del siguiente tenor: «los suministros y los servicios médicos, así como las competencias de los pescadores con respecto a atención sanitaria, deberían ser suficientes para hacer posible el tratamiento de lesiones o enfermedades durante varios días o hasta

que los pescadores puedan recibir atención médica en tierra;». El objetivo era garantizar un equipo y suministros médicos adecuados, y que las personas que los utilizaran estuvieran debidamente calificadas para ello.

- 621.** Los miembros gubernamentales de Argelia, España, Líbano, Namibia y la República Árabe Siria reconocieron que el Grupo de los Trabajadores abogaba por más detalles, pero no apoyaron la enmienda.
- 622.** El Grupo de los Trabajadores retiró la enmienda.
- 623.** El miembro gubernamental de Dinamarca, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Grecia, presentó una enmienda para insertar, después de las palabras «atención médica», las siguientes palabras: «incluidos los conocimientos necesarios para el uso del equipo médico de ese buque,». Se precisaban conocimientos especializados para poder utilizar el equipo médico.
- 624.** Los miembros trabajadores presentaron una subenmienda para agregar, después de las palabras «equipo médico», las palabras «y de los suministros médicos», propuesta que fue apoyada por el Grupo de los Empleadores, y retiraron su enmienda.
- 625.** Los miembros gubernamentales de Argentina, Guatemala, Sudáfrica y Tailandia dijeron que preferían el texto de la Oficina.
- 626.** Los miembros gubernamentales de Argelia, Canadá, Irlanda, Líbano, Reino Unido y República Árabe Siria apoyaron la enmienda, en su forma modificada, lo mismo que los empleadores.
- 627.** Se adoptó la enmienda en su forma modificada.
- 628.** Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para insertar, después del apartado *d*), un texto del tenor siguiente,:
- todos los pescadores deberían recibir, antes de que se les asignen funciones a bordo, una formación básica en materia de seguridad aprobada por la autoridad competente y que tenga en cuenta los instrumentos internacionales aplicables. Esta formación debería incluir los siguientes aspectos, pero sin limitarse a los mismos: i) técnicas de supervivencia personal, incluida la utilización de chalecos salvavidas y, cuando corresponda, los trajes salvavidas; ii) prevención de incendios y lucha contra incendios; iii) procedimientos de emergencia; iv) nociones de primeros auxilios; v) prevención de la contaminación marina, y vi) prevención de accidentes a bordo.
- 629.** El Vicepresidente trabajador hizo hincapié en la importancia de la enmienda, agregando que el texto había sido extraído del Convenio STCW-F. Si se apoyasen las cuestiones de fondo de la enmienda, se podría solicitar al Comité de Redacción que encontrase un lugar más adecuado para insertarla.
- 630.** El miembro gubernamental de Venezuela, haciendo también uso de la palabra en nombre de Argentina, Brasil y Guatemala, apoyó la enmienda.
- 631.** Los miembros gubernamentales de España, Sudáfrica y Tailandia y los miembros empleadores no apoyaron la enmienda, la que debería ser debatida cuando se aborde la sección VI.2 que trata de la seguridad y la salud en el trabajo.
- 632.** Los miembros trabajadores retiraron la enmienda.

-
- 633.** Los miembros empleadores presentaron una enmienda para que después de la palabra «médico», se agregase el texto siguiente: «, teniendo en cuenta la zona de operación y la duración del viaje». Los buques pequeños que operan cerca de la costa quizás no podrían necesitar este equipo de comunicaciones. El miembro gubernamental de Dinamarca retiró una enmienda idéntica.
- 634.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Argelia, Botswana, Côte d'Ivoire, Grecia, Irlanda, Kenya, Líbano, Namibia y Mozambique, lo mismo que los miembros trabajadores, apoyaron la enmienda de los empleadores.
- 635.** El miembro gubernamental de Kiribati indicó que en alta mar siempre se necesitaba algún tipo de comunicación, haciendo abstracción de la distancia que se estaba de la costa. Indicó que la enmienda podría presentar dificultades.
- 636.** El miembro gubernamental de Irlanda agregó que cada buque debería estar como mínimo equipado con una radio, y que era necesario introducir cierta flexibilidad en el texto.
- 637.** Se adoptó la enmienda.
- 638.** Se adoptó el punto 32, enmendado.

Punto 33

- 639.** Los miembros empleadores presentaron una enmienda para sustituir después de la palabra «período» el resto del punto por las palabras «prolongado deberían ser fijadas por la autoridad competente». Indicó que el instrumento tenía como objetivo cubrir a los pescadores y que no debía hacer ninguna alusión sobre la gente de mar embarcada en buques que trabajan en aguas internacionales. Se introdujo en la propuesta un cierto grado de flexibilidad evitando al mismo tiempo toda referencia no deseada a un instrumento relativo a la gente de mar, aún inconcluso y cuyo contenido no es aún conocido.
- 640.** El Vicepresidente trabajador dijo que este punto se refería al artículo 1, 2) del Convenio núm. 164 y que era importante cuando los pescadores estuviesen alejados de las instalaciones en tierra; en consecuencia, se opuso a la enmienda.
- 641.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Botswana, Camerún, Canadá, Côte d'Ivoire, Dinamarca, España, Francia, Guatemala, Kiribati, Kenya, Líbano, Mozambique, Nigeria, Noruega, Reino Unido, Sudáfrica, Suecia, Zambia y Zimbabwe dijeron que preferían el texto de la Oficina. Indicaron que éste ya se había flexibilizado mucho, vinculando el criterio de un tratamiento que no debería ser menos favorable en los pescadores, con su homólogo aplicable a la gente de mar, sólo en casos en que los buques tengan tamaños similares. El miembro gubernamental de Sudáfrica señaló una pequeña dificultad relativa al texto que debería de ser rectificadas antes de la próxima reunión de la Conferencia. El miembro gubernamental de Guatemala apoyó la enmienda porque ésta evitó mencionar en su texto un convenio que muchos países aún no han ratificado.
- 642.** A juicio de la representante del Secretario General, el debate había puesto de manifiesto algunos malentendidos en relación con los objetivos del punto 33, en el que no mencionaba ningún convenio, en particular, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. En dicho punto se proponía que se diese a los pescadores el mismo trato que recibía la gente de mar en lo que respectaba a la atención médica.
- 643.** No se aprobó la enmienda.

644. Como consecuencia, se retiraron las enmiendas presentadas por el miembro gubernamental de Guatemala y los miembros trabajadores.

645. Los miembros trabajadores retiraron su enmienda.

646. Se adoptó el punto 33.

*VI.2. Seguridad, salud y prevención de accidentes en el trabajo
[partes extraídas del segundo proyecto preliminar
de convenio refundido sobre el trabajo marítimo]*

Punto 34

647. La Vicepresidenta empleadora propuso una enmienda para sustituir los apartados *a)* y *b)* por el apartado siguiente: «las medidas que han de adoptar el gobierno, los propietarios de los buques pesqueros, los pescadores y otras personas interesadas en prevenir enfermedades profesionales y accidentes del trabajo a bordo de los buques, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, la formación y el adiestramiento de los pescadores a bordo, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y salud de los pescadores jóvenes;». Esta enmienda combinó los dos párrafos e incluyó también una referencia a las enfermedades profesionales.

648. El miembro gubernamental de Irlanda no apoyó la enmienda porque su tenor no era aceptable en lo que atañe a las medidas que el Gobierno debería adoptar.

649. La Vicepresidenta empleadora propuso subenmendarla reemplazando la palabra «el Gobierno» por «la autoridad competente».

650. El Vicepresidente trabajador y los miembros gubernamentales del Japón y de Tailandia no apoyaron ni la enmienda ni la subenmienda.

651. La Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda.

652. La miembro gubernamental de Alemania haciendo también uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Dinamarca, Irlanda, los Países Bajos y el Reino Unido, introdujo una enmienda para que después de las palabras «accidentes de trabajo» se insertasen las palabras «, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo». Ambos conceptos existen en otros acuerdos internacionales y en la legislación de la Unión Europea.

653. La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador apoyaron la enmienda, que fue adoptada.

654. El miembro gubernamental de Dinamarca, haciendo también uso de la palabra en nombre de los miembros gubernamentales de Alemania, Canadá, Islandia y Noruega, propusieron enmendar el punto 34, apartado *a)* sustituyendo las palabras «incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y el adiestramiento a bordo de los pescadores;» por el texto siguiente:

entre las que deberían figurar:

- i) la evaluación y la gestión de riesgos de conformidad con las siguientes disposiciones:
 - el Miembro debería adoptar, previa consulta, leyes u otras medidas que exijan que:

-
- todos los miembros de la tripulación participen regular y activamente en la mejora de la seguridad y la salud, a fin de identificar, evaluar y hacer frente a los riesgos de forma permanente, a través de la gestión de la seguridad;
 - 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 trabajadores, disposiciones relativas a la organización, planificación, aplicación y evaluación del sistema, y medidas para mejorarlo;
 - 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 miembros de la tripulación un foro mediante el cual puedan influir en las cuestiones de seguridad y salud;
 - al elaborar las disposiciones mencionadas en el inciso i), el Miembro debería tener en cuenta los posibles instrumentos internacionales pertinentes que se refieran a la evaluación y la gestión de la seguridad;
- ii) la formación, teniendo presentes las disposiciones pertinentes contenidas en el capítulo III del Convenio STCW-F, y
 - iii) el adiestramiento de los pescadores a bordo».

655. Esto establecería un sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo y permitiría que los trabajadores participaran en la evaluación de los riesgos. Recordó el informe final de la *Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero* (septiembre de 2003), que apoyaba esta medida.

656. El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda, por considerar que se producían muchos accidentes mortales a bordo de los buques pesqueros.

657. La Vicepresidenta empleadora manifestó que los empleadores estaban igualmente inquietos sobre los riesgos en los cuales se incurría a bordo de los buques pesqueros y sobre los peligros inherentes al oficio de pescador. Empero, dudaba que los operadores independientes y los propietarios de los pequeños buques pudiesen aplicar este sistema de gestión. Estimó que la enmienda era demasiado prescriptiva para este convenio.

658. El miembro gubernamental de Grecia presentó una subenmienda apoyada por el miembro gubernamental del Reino Unido, tendiente a transferir el texto en un lugar adecuado en la recomendación, porque si se dejaba tal cual podría impedir que se lograra una amplia ratificación. Los miembros gubernamentales del Japón, México, Namibia y Tailandia apoyaron esta posición.

659. La Vicepresidenta empleadora apoyó la subenmienda y propuso reemplazar el término «miembros de la tripulación» por «pescadores» y «trabajador» por «pescador», con el objetivo de que estos términos fueran congruentes. La propuesta fue remitida al Comité de Redacción.

660. Respondiendo a una pregunta, la representante del Secretario General informó que en la referencia al Convenio STCW-F sólo se habían tomado en cuenta las disposiciones pertinentes, y que no era necesario que los Estados Miembros lo ratificasen. Por otra parte, si el Comité deseaba insertar la referencia en la recomendación, ésta sólo serviría de guía.

661. Los miembros gubernamentales de Alemania, España y Francia no apoyaron la subenmienda. La seguridad y la salud de los pescadores a bordo era una cuestión de principio, y estas disposiciones deberían figurar en la parte central de un instrumento de obligado cumplimiento. Sólo se podrían lograr mejoras de la seguridad de la salud con la propia acción de los pescadores.

-
- 662.** El miembro gubernamental de Argentina apoyó esta posición y agregó que el costo no debería ser un impedimento para la prevención de los accidentes y de las pérdidas en vidas humanas. Los trabajadores eran parte interesada, y necesitaban que se les impartiera formación. Sin embargo, la enmienda no era necesaria, puesto que los puntos 61, 63, 64 y 65 cubrían estas cuestiones de manera adecuada. Era posible trasladar estos puntos desde la recomendación al punto 34, apartado *a*).
- 663.** El miembro gubernamental de Canadá afirmó que había una necesidad urgente de abordar las cuestiones relativas a la salud y a la seguridad de los pescadores en el marco de un convenio. Cuando esta cuestión fue planteada durante la Reunión tripartita de expertos celebrada en septiembre de 2003, quedó bien claro que las enfermedades, los accidentes y las muertes entre los pescadores eran una epidemia mundial. Agregó que esta enmienda debería de figurar en el convenio y que nada de lo que figura en su texto debería ser un impedimento para la ratificación.
- 664.** Los miembros gubernamentales de México y Namibia apoyaron la subenmienda. Los países que no contaban con estas disposiciones en su legislación podrían encontrar orientaciones al respecto en la recomendación. El delegado gubernamental de México precisó que su país contaba con una legislación que regulaba la materia de la seguridad, salud y riesgos en el lugar de trabajo.
- 665.** Se adoptó la enmienda, en su forma modificada.
- 666.** Los miembros trabajadores retiraron una enmienda.
- 667.** Los miembros trabajadores presentaron una enmienda con el fin de insertar, después del apartado *a*), un nuevo apartado del tenor siguiente:
- (...) la formación de los pescadores para manipular todos los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las cuales participarán. Después de haber aprobado una formación previa al embarque relativa a las operaciones básicas de seguridad y de pesca, una autoridad competente debería expedirles un certificado de competencia en el cual se incluyese información sobre el tipo de artes de pesca que el pescador es capaz de usar y sobre las operaciones de pesca que es capaz de realizar;
- 668.** El Vicepresidente trabajador indicó que era necesario que los pescadores aprendiesen a manipular las artes de pesca y a prevenir accidentes.
- 669.** El miembro gubernamental del Reino Unido preguntó de qué forma la autoridad competente iba a determinar la capacidad del pescador para utilizar determinados artes de pesca.
- 670.** El miembro trabajador de Dinamarca explicó que en algunos países existían escuelas de pesca. Luego propuso una subenmienda para suprimir el texto que figuraba después de la palabra «participarán», en la segunda línea.
- 671.** Los miembros gubernamentales de Irlanda y el Reino Unido apoyaron la subenmienda y también la apoyaron los empleadores.
- 672.** Se adoptó la enmienda, en su forma modificada.
- 673.** El miembro gubernamental de Venezuela, apoyado por el miembro gubernamental de Noruega, introdujo una enmienda para agregar un nuevo apartado en el punto 34 del tenor

siguiente: «la constitución de los comités paritarios de salud y seguridad en el trabajo». Era esencial que los pescadores participasen en comités de seguridad y salud en el trabajo.

- 674.** Respondiendo a una pregunta, el Presidente aclaró que una comisión mixta incluiría a representantes de los empleadores y de los trabajadores.
- 675.** La Vicepresidenta empleadora y el Vicepresidente trabajador apoyaron la enmienda, lo mismo que los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil y España.
- 676.** Se adoptó la enmienda.
- 677.** Se adoptó el punto 34, enmendado.

VI.3. Seguridad social

Punto 35

- 678.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Francia, Países Bajos y el Reino Unido presentaron una enmienda para insertar después de las palabras «garantizar que los pescadores» las palabras «residentes en su territorio», y para agregar después de la palabra «trabajadores», las palabras «de conformidad con la legislación o la práctica nacionales».
- 679.** El miembro gubernamental del Reino Unido introdujo una subenmienda para colocar el texto de la Oficina del punto 35 todo entre corchetes. El propósito era de transferir el examen de la protección social al año 2005. Este tema era muy complejo y muchas delegaciones no tenían a su disposición los conocimientos necesarios durante la reunión actual. Además, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria que se celebrará en septiembre de 2004 examinará de manera pormenorizada la protección social de la gente de mar, y la Comisión podría inspirarse en esos debates. Habida cuenta del poco tiempo de que disponía la Comisión, era acertado abrir un compás de espera.
- 680.** El miembro trabajador de Dinamarca apoyó la subenmienda. Sin embargo, hizo hincapié en que la situación de los pescadores, especialmente en lo que atañe a la seguridad social, no era comparable con la situación de la gente de mar. Por lo tanto, el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo no sería pertinente para el debate. Solicitó que la enmienda a este punto presentada por los trabajadores también fuese colocada entre corchetes.
- 681.** La Vicepresidenta empleadora también apoyó la subenmienda, y pidió que se pusiera entre corchetes la enmienda presentada por los empleadores sobre este punto, junto con otras. Agregó que la seguridad social era una cuestión fundamental, que debería ser examinada disponiendo de los conocimientos necesarios.
- 682.** Los miembros gubernamentales de Grecia, Japón y Tailandia también apoyaron la subenmienda.
- 683.** La enmienda fue adoptada en su forma modificada.
- 684.** El miembro gubernamental de Venezuela presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental de México, la que también fue diferida.
- 685.** Se adoptó la enmienda en su forma modificada.

-
- 686.** Se retiró la enmienda presentada por el miembro gubernamental de Guatemala.
- 687.** La representante del Secretario General indicó que, además de remitir a la próxima reunión de la Conferencia los pasajes del informe que figuraban entre corchetes, la Oficina iba a incluir las enmiendas aplazadas — en su redacción actual — en el informe que sería enviado a los Estados Miembros. En el comentario de la Oficina se haría referencia a dichas enmiendas. Esto permitiría que los gobiernos tomaran en consideración las enmiendas diferidas cuando se preparasen para la Conferencia de 2005.
- 688.** Se adoptó el punto 35, enmendado.
- 689.** El miembro gubernamental de Venezuela presentó una enmienda, apoyada por el miembro gubernamental de Guatemala, para remplazar el título VI.4 por un texto del tenor siguiente: «Protección en caso de lesiones o muerte por enfermedades profesionales o accidentes del trabajo».
- 690.** Los miembros empleadores también presentaron una enmienda para cambiar el título VI.4 por un texto del tenor siguiente: «Protección en caso de lesiones y de enfermedades profesionales». La Vicepresidenta empleadora señaló que el término «lesiones por enfermedades profesionales» incluía las muertes, y solicitó que la Oficina se lo confirmase.
- 691.** Un representante de la Oficina respondió que el Protocolo de 2002 relativo al Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155) propone la siguiente definición: «el término ‘accidente de trabajo’ designa los accidentes ocurridos en el curso del trabajo o en relación con el trabajo que causen lesiones mortales o no mortales».
- 692.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la enmienda presentada por el miembro gubernamental de Venezuela, porque había sido suprimida la palabra «enfermedad». También rechazó la enmienda a los empleadores porque en ésta se habían suprimido las palabras «enfermedad» y «muerte». Los trabajadores preferirían el texto de la Oficina.
- 693.** El miembro gubernamental del Reino Unido observó que el cambio introducido en el título no alteraba nada en relación con lo fundamental de los requisitos. Por lo tanto, agregó que la Comisión debía ceñirse al texto de la Oficina.
- 694.** El miembro gubernamental de Venezuela y los miembros empleadores retiraron sus respectivas enmiendas.

Punto 36

- 695.** Se adoptó el punto 36.

VI.4. Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo

Puntos 37 y 38

- 696.** Los miembros empleadores retiraron una enmienda por la cual se reemplazaba el título, y presentaron una enmienda para reemplazar los puntos 37 y 38 por un texto del tenor siguiente: «De conformidad con la legislación o la práctica nacionales, cada Miembro, tras la celebración de consultas, debería adoptar medidas para amparar a los pescadores con un

régimen de seguro u otro mecanismo de protección en caso de lesiones y enfermedades profesionales».

- 697.** El Vicepresidente trabajador observó que en la propuesta se había suprimido la referencia a la responsabilidad del propietario del buque. Agregó que los trabajadores querían que se mantuviera este principio y que, por lo tanto, rechazaba la enmienda.
- 698.** Los miembros gubernamentales de Botswana, Camerún, China, Côte d'Ivoire, Mozambique, Namibia, Nigeria, Sudáfrica, Tailandia, Zambia y Zimbabwe manifestaron su preferencia por el texto de la Oficina.
- 699.** Los miembros gubernamentales de Alemania, Francia y Noruega también rechazaron la enmienda. La protección en los casos vinculados con la enfermedad, las lesiones o las muertes en el trabajo eran un elemento perteneciente a la seguridad social. Expresaron que sería preferible tratar esta cuestión en la próxima reunión de la Conferencia.
- 700.** La Vicepresidenta empleadora retiró la enmienda observando que un cierto número de países prefería abordar esta cuestión en el contexto de la seguridad social.

Punto 37

- 701.** Los miembros trabajadores presentaron una enmienda para suprimir el texto del punto 37 a partir de la palabra «trabajo». El Vicepresidente trabajador afirmó que habida cuenta la naturaleza del sector pesquero, los pescadores necesitaban gozar de una protección especial. Por lo tanto, la referencia a la legislación nacional no era útil.
- 702.** La Vicepresidenta empleadora resaltó que las medidas de protección para los pescadores serían prescritas en el nuevo convenio. Por lo tanto, agregó que la mención de la legislación nacional era necesaria para su aplicación. Por lo tanto, se opuso a la supresión propuesta.
- 703.** El Vicepresidente trabajador retiró la enmienda.
- 704.** Se adoptó el punto 37.

Nuevo punto propuesto para su inserción después del punto 37

- 705.** El miembro gubernamental de Venezuela presentó una enmienda apoyada por los trabajadores, para agregar un nuevo punto después del punto 37: «En caso de lesión por accidente de trabajo o enfermedad profesional, el pescador debería tener acceso a: *a)* atención médica especializada; *b)* rehabilitación física y psíquica; *c)* reentrenamiento y reeducación para el trabajo; *d)* reinserción laboral, y *e)* indemnización correspondiente según la legislación nacional.». El Gobierno de Venezuela citó ejemplos sobre lo complejo que era la atención y tratamiento que necesitaban los trabajadores que habían sido víctimas de accidentes de trabajo. Manifestó que en Venezuela, la cobertura para todos esos puntos citados más arriba había sido útil.
- 706.** El miembro gubernamental de Guatemala se felicitó de la enmienda presentada. Señaló que la pérdida de una extremidad vital para el trabajo provocaba un trauma psicosocial tanto para el propio accidentado como para su familia y su comunidad. Por lo tanto, las medidas propuestas eran apropiadas, habida cuenta de los graves riesgos de accidentes laborales a que estaban expuestos los pescadores.

-
- 707.** El miembro gubernamental de Argentina también apoyó la enmienda, pues consideraba que los problemas en este ámbito requerían una atención especializada y medidas de reinserción laboral. La mayoría de los accidentes que se producían en el sector pesquero eran muy graves. En consecuencia, estimó que la rehabilitación psicológica, lo mismo que la formación profesional que permitiera la reinserción laboral de los pescadores, tenía mucha importancia.
- 708.** El miembro gubernamental de Irlanda declaró que los elementos incluidos en la enmienda eran acertados. Sin embargo, como no se hacía ninguna referencia al grado de lesión corporal, la enmienda iba a dar carácter obligatorio a todos los puntos señalados, inclusive en caso de pequeñas lesiones; por lo tanto se opuso a la enmienda.
- 709.** El Vicepresidente trabajador propuso una subenmienda para insertar en la primera línea, después de las palabras «debería tener acceso», las palabras «tal como fuese necesario».
- 710.** El miembro gubernamental de Grecia propuso también una subenmienda, que fue apoyada por los empleadores, en el sentido de sustituir la palabra «especializada» por la palabra «apropiada» y de suprimir los apartados *b)*, *c)* y *d)*.
- 711.** El miembro gubernamental de Tailandia no apoyó ni la enmienda ni ninguna de las subenmiendas, porque el seguro contra accidente daba cobertura para todas estas medidas.
- 712.** Una gran mayoría de los miembros gubernamentales apoyaron la enmienda en su forma modificada por el miembro gubernamental de Grecia.
- 713.** Los trabajadores retiraron su subenmienda.
- 714.** Se adoptó la enmienda, en su forma modificada.
- 715.** Se adoptó el nuevo punto ubicado después del punto 37.

Punto 38

- 716.** Un miembro trabajador de Dinamarca introdujo una enmienda para sustituir el apartado *a)* por el texto siguiente: «*a)* una cobertura de seguro eficaz u otra seguridad financiera proporcionada por el propietario del buque pesquero, y». De inmediato la subenmendó, agregando las palabras «una responsabilidad que incluye», antes de las palabras «una cobertura» y reemplazando «o» por «y». Dado que en el ámbito nacional existían diferentes regímenes, algunos propietarios no cumplían con sus obligaciones. En consecuencia, era necesario poner en vigor mecanismos que brindasen una seguridad suficiente.
- 717.** La Vicepresidenta empleadora se opuso a la enmienda. Expresó que los sistemas y mecanismos de seguro diferían considerablemente de un Estado a otro, lo mismo que los niveles de protección, los mecanismos alternativos y los requisitos legales exactos. En consecuencia, se debería conservar el texto de la Oficina, cuyo alcance era más general.
- 718.** Los miembros gubernamentales del Líbano, el Reino Unido y la República Árabe Siria no apoyaron la enmienda, en su forma modificada.
- 719.** Los trabajadores retiraron su enmienda.
- 720.** Se adoptó el punto 38.

Nuevo punto propuesto para su inserción después del punto 38

- 721.** Los miembros trabajadores introdujeron dos enmiendas. La primera fue de insertar una nueva parte después de la parte VI del tenor siguiente:

REQUISITOS ADICIONALES PARA BUQUES DE AL MENOS 15 METROS DE ESLORA:

Edad mínima (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *examen médico* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *certificación y formación* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *tripulación/dotación* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *horas de descanso* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *acuerdo de trabajo de los pescadores* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *alojamiento y alimentación* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *protección de la salud, asistencia médica y seguridad social* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión)».

- 722.** La segunda enmienda tenía pro objeto insertar una nueva parte antes de la parte VII, del tenor siguiente:

REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS BUQUES DE 24 O MAS METROS DE ESLORA, QUE NAVEGUEN EN AGUAS DISTANTES Y OPEREN DESDE PUERTOS ESTRANJEROS

Formación (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *protección de la salud, atención médica y seguridad social* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión); *medios y servicios de bienestar a bordo del buque* (texto que deberá elaborar la Oficina antes de la segunda discusión).

- 723.** El Vicepresidente trabajador afirmó que se habían introducido estas enmiendas para tratar los aspectos complejos y las diferencias presentes en el sector pesquero, específicamente la necesidad de introducir requisitos adicionales para los buques más grandes, ya que el texto actual podría ser demasiado restrictivo para los buques más pequeños, y demasiado permisivos para los buques más grandes. Declaró que el Grupo de los Trabajadores no podría aceptar que se debilitaran las normas existentes, ni que se suprimieran las protecciones otorgadas a los pescadores. Manifestó que el convenio debería tener un ámbito de aplicación mundial, pero que se debería prestar particular atención a cierto tipo de buques. Otras organizaciones habían establecido diferencias en función del tamaño. La ratificación dependería de alcanzar un equilibrio adecuado, pero esto no implicaba que la flexibilidad significase la pérdida de eficacia de las normas. La existencia de normas no prescriptivas no debería implicar que se aplicasen normas menos rigurosas para los buques más grandes. Los límites de eslora propuestos podrían ser discutidos y quizás serían innecesarios algunos de los subtítulos propuestos. Estas enmiendas permitirían que la Oficina lograra un buen equilibrio en los textos que presentará a la Conferencia en 2005.

- 724.** La Vicepresidenta empleadora afirmó que su Grupo tenía presentes las inquietudes relativas a los buques grandes y que la Comisión debía alcanzar un equilibrio. Hasta el momento, los textos aceptados habían cumplido con los objetivos establecidos al inicio de las labores de la Comisión. Estos textos alcanzaron el equilibrio adecuado y no estaban estratificados en función del tamaño de los buques. No se manifestaron dudas en cuanto a que se podrían socavar las normas. Los buques pequeños deberían aplicar progresivamente las normas generales. Por lo tanto, la Comisión seguiría obrando para alcanzar el equilibrio deseado.

-
- 725.** El miembro gubernamental de Canadá, haciendo uso de la palabra en nombre de todos los gobiernos presentes, declaró que estos gobiernos reconocían la importancia de esta cuestión. Los interlocutores sociales habían convenido en que no era práctico aplicar un enfoque válido para todas las situaciones. Comunicó a la Comisión que el miembro gubernamental de Irlanda, en nombre de todos los gobiernos, había deliberado con los interlocutores sociales, al ser plenamente conscientes de la importancia que tenían estas cuestiones pendientes para todos los pescadores.
- 726.** El miembro gubernamental de Irlanda propuso una subenmienda, la cual se aplica a ambas enmiendas que se están discutiendo y que es del tenor siguiente:

REQUISITOS ADICIONALES PARA BUQUES DE [] METROS DE ESLORA O MÁS

- a)* Tomando en consideración el número de pescadores embarcados, la zona de operación y la longitud del viaje, un miembro puede, después de haber llevado a cabo consultas, excluir la imposición de requisitos adicionales para los buques interesados.
- 727.** Consideraba que con este texto se había llegado a un equilibrio adecuado, y que esto permitiría que todos los interesados continuasen las labores en 2005, sobre la base de las disposiciones preparadas por la Oficina.
- 728.** El Vicepresidente trabajador afirmó que el texto era demasiado flexible. Agregó que no quería que se le suprimiesen derechos a los pescadores y se preguntó si existiría alguna medida que los gobiernos pudiesen adoptar para desbloquear la situación.
- 729.** La Vicepresidenta empleadora expresó que creía que desde el primer día de iniciados los debates se había llegado a un acuerdo en el cual el Convenio establecería normas flexibles sin consideración del tamaño del buque. Recordó a la Comisión que los instrumentos existentes relativos al sector pesquero tienen un muy bajo índice de ratificación. El tenor general es de lograr algún tipo de protección para los pescadores que no están protegidos, sin socavar las protecciones actuales que gozan algunos de estos.
- 730.** Si fuese adoptada la subenmienda propuesta por el Grupo Gubernamental, cerca de un 90 por ciento de la flota, tendría que solicitar exclusiones por medio de sus respectivos gobiernos. Los empleadores no lograron entender la lógica subyacente.
- 731.** El miembro empleador del Canadá agregó que los gobiernos habían declarado desde el inicio que no deseaban un instrumento excesivamente prescriptivo, aplicable en todas las circunstancias. Esto ya no parecía ser el caso. Afirmó que sabía que los trabajadores querían introducir algún tipo de categorización, pero que su Grupo no podía aceptarla.
- 732.** El miembro trabajador del Canadá indicó que su Grupo no podía aceptar la subenmienda, pues ésta era un cheque en blanco otorgado a los buques más grandes. Se estaban por abandonar derechos significativos. No sería posible aceptar un sistema por el cual una autoridad pudiese decidir lo que se debería adoptar y lo que no. Recordó los problemas a los cuales se debieron enfrentar los pescadores cuando se embarcaron en buques con condiciones inferiores a las normas, que estaban registrados en Estados donde no existían sindicatos y donde no se efectuarían consultas.
- 733.** El miembro gubernamental de Irlanda propuso una subenmienda en nombre de los miembros gubernamentales por la cual el apartado *a)* quedaría entre corchetes. Confiaba en que esto brindaría la oportunidad de regresar el próximo año para completar el trabajo iniciado.

-
- 734.** La representante del Secretario General afirmó que no creía que la posición de los empleadores y la de los trabajadores estuviese tan enfrentada. El documento presentado a la Comisión estaba en curso de elaboración. Agregó que había suficiente tiempo antes de la próxima Conferencia para entablar consultas y analizar los resultados de la Comisión. Recordó a la Comisión que cada Conferencia era autónoma y que los resultados de ésta no eran obligatorios para los de la Conferencia que se celebraría el próximo año. La Oficina organizaría un proceso de consultas para producir un nuevo documento para la segunda discusión del próximo año.
- 735.** El Vicepresidente trabajador declaró que, a pesar que el Grupo de los Trabajadores no estimaba que la subenmienda presentada por los miembros gubernamentales fuera satisfactoria, la apoyarían para que esta cuestión fuese transferida a la segunda discusión del próximo año.
- 736.** La Vicepresidenta empleadora propuso seguir transformando la subenmienda presentada por el Grupo Gubernamental, colocando entre corchetes todo el texto y agregando la palabra «/adopta» después de la palabra «excluye». Esto suspendería todo hasta la próxima discusión.
- 737.** El Vicepresidente trabajador solicitó al Grupo de los Empleadores que reconsiderara su posición, habida cuenta de que su última propuesta no era aceptable.
- 738.** La Vicepresidenta empleadora observó que las diferencias existentes entre las posiciones de ambos grupos eran obvias, pero que todo el mundo comprendía lo que significaban los corchetes y que la Comisión podría tener la capacidad de debatir esta cuestión en la próxima reunión de la Conferencia.
- 739.** El miembro gubernamental de Canadá presentó otra subenmienda para reemplazar las palabras «excluye/adopta» por «realiza los ajustes necesarios para que se adapte». Sin embargo, después de posteriores debates entre los miembros gubernamentales y los interlocutores sociales y habida cuenta del plazo existente para aceptar esta subenmienda, la retiró.
- 740.** El Presidente pidió un voto indicativo sobre la subenmienda presentada por los miembros empleadores. Concluyó que la mayoría de los miembros gubernamentales no apoyan la propuesta.
- 741.** Después de este voto, la Vicepresidenta empleadora pidió un voto nominal sobre la subenmienda que había presentado previamente. Los resultados de esta votación fueron los siguientes: 3.570 votos a favor; 42 votos en contra y 4.956 abstenciones (el quórum necesario fue de 4.284 votos). Concluyó que no se había alcanzado el quórum². Se rechazó la subenmienda propuesta por los miembros empleadores.

² Los miembros empleadores pidieron que se incluyera en el informe los detalles de la votación nominal con respecto a los miembros gubernamentales. Los resultados fueron los siguientes:

A favor: 0

En contra: Alemania

-
- 742.** El miembro gubernamental de Irlanda, hablando en nombre del Grupo Gubernamental, declaró que su Grupo había propuesto unánimemente su primera subenmienda, solicitando la cooperación de los interlocutores sociales para retomar la cuestión en la reunión de la Conferencia de 2005. Pidió a la Comisión que considerara esta postura final de los miembros gubernamentales.
- 743.** Dado que el Grupo de los Trabajadores había expresado su acuerdo con la subenmienda formulada por el Grupo Gubernamental, se consideraba que había sido apoyada por la mayoría de los miembros de la Comisión. No obstante, la Vicepresidenta empleadora pidió una votación nominal. Los resultados de la votación fueron los siguientes: 5.124 votos a favor; 3.570 votos en contra y ninguna abstención (el quórum fue de 4.284 votos). Se adoptó la subenmienda propuesta por el Grupo Gubernamental³.
- 744.** Después del punto 38, se adoptó un nuevo punto en su forma modificada.
- 745.** La Vicepresidenta empleadora aseguró a los participantes en la reunión que su grupo había llegado a la Conferencia con el compromiso de concluir las labores ante la Comisión. Debían seguirse procedimientos. Su grupo estaba comprometido con la elaboración de un proyecto de convenio que mejorara la vida laboral de los pescadores.

Abstenciones: Argelia, Argentina, Bélgica, Botswana, Brasil, Camerún, Canadá, China, República de Corea, Costa Rica, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Guatemala, Irlanda, República Islámica del Irán, Japón, Kenya, Malawi, México, Mozambique, Namibia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia, Sudáfrica, Tailandia, Túnez, Venezuela, Zambia y Zimbabwe.

Ausentes: Albania, Angola, Arabia Saudita, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Cabo Verde, República Centroafricana, Chile, Congo, Côte d'Ivoire, Croacia, República Democrática de Timor Leste, Dinamarca, República Dominicana, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Gabón, Ghana, Guinea, Hungría, India, Indonesia, Italia, Kiribati, Kuwait, Líbano, Liberia, Lituania, Madagascar, Malasia, Malí, Malta, Marruecos, Nicaragua, Nigeria, Panamá, Portugal, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Sri Lanka, República Unida de Tanzania, Uruguay y Yemen.

³ Los miembros empleadores pidieron que se incluyeran en el informe los detalles sobre la votación nominal con respecto a los miembros gubernamentales. Los resultados fueron los siguientes:

A favor: Alemania, Argelia, Argentina, Bélgica, Botswana, Brasil, Camerún, Canadá, República de Corea, China, Costa Rica, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Irlanda, Italia, Kenya, Kuwait, Malawi, México, Mozambique, Namibia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Islámica del Irán, Sudáfrica, Suecia, Tailandia, Túnez, Venezuela, Zambia y Zimbabwe.

En contra: 0

Abstenciones: 0

Ausentes: Albania, Angola, Arabia Saudita, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Cabo Verde, República Centroafricana, Chile, Congo, Côte d'Ivoire, Croacia, Dinamarca, República Dominicana, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Fiji, Filipinas, Gabón, Ghana, Guinea, Hungría, India, Indonesia, Japón, Kiribati, Líbano, Liberia, Lituania, Madagascar, Malasia, Malí, Malta, Marruecos, Nicaragua, Nigeria, Panamá, Portugal, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Sri Lanka, República Unida de Tanzania, República Democrática de Timor-Leste, Turquía, Uruguay y Yemen.

Parte VII. Cumplimiento y control de la aplicación

Punto 39

746. Se adoptó el punto 39.

Punto 40

747. Se retiró una enmienda presentada por los miembros empleadores.

748. Se adoptó el punto 40.

Punto 41

749. Se adoptó el punto 41.

Punto 42

750. Una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón no fue apoyada, por lo que no se discutió.

751. Una enmienda presentada por los miembros empleadores propuso suprimir el punto 42. La Vicepresidenta empleadora afirmó que la cuestión de la inspección ya estaba cubierta en el punto 39.

752. Los miembros trabajadores, al igual que los miembros gubernamentales de Argentina, Brasil, Guatemala, Sudáfrica y Venezuela no apoyaron la enmienda.

753. La miembro gubernamental del Reino Unido también rechazó la enmienda. Explicó que el punto 42 permitía el control por el Estado del puerto, mientras que el punto 39 se refería a las inspecciones por el Estado de abanderamiento. Se trataba de dos cuestiones diferentes.

754. El miembro gubernamental del Japón apoyó la enmienda y declaró que la legislación que debía aplicarse a bordo de un buque era la legislación de su Estado de abanderamiento. Así pues, el control debía tenerlo el Estado de abanderamiento, y no el Estado rector del puerto.

755. No se adoptó la enmienda.

756. Se retiró una enmienda presentada por los miembros trabajadores.

757. El miembro gubernamental de Noruega, hablando también en nombre del miembro gubernamental de Grecia, presentó una enmienda para sustituir el texto del punto 42 por un texto del siguiente tenor:

1) Si un Miembro que ha ratificado el presente convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque pesquero que en él hace escala en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización, recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque pesquero no se observan las normas de este convenio, podría, una vez que éste haya entrado en vigor, 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 podría tomar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.

2) Al tomar tales medidas, el miembro debería informar inmediatamente al representante más próximo del Estado de abanderamiento, y solicitar la presencia de dicho representante si es posible; no debería detener o demorar el buque pesquero sin motivo.

3) A los efectos de este punto, «queja» designa la información presentada por un miembro de la tripulación, 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 su tripulación.

Dijo que había llegado el momento de que el Estado rector del puerto se encargara del control de los buques pesqueros. El propósito del control por el Estado del puerto era mejorar los resultados del Estado de abanderamiento. Era importante actuar con cautela al introducir el concepto del control por el Estado del puerto de los buques pesqueros. La enmienda era idéntica al texto contenido en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147).

758. El Vicepresidente trabajador apoyó la enmienda y propuso introducir cambios editoriales para sustituir la palabra «tripulación» por la palabra «pescadores».

759. La Vicepresidenta empleadora propuso una subenmienda para sustituir, después de la palabra «utilización», las palabras «recibe una queja o tiene» por «podría, tras un procedimiento rápido, obtener», y suprimir el párrafo 3). Se propuso suprimir una referencia a las quejas para evitar detenciones innecesarias y costosas de buques tras la presentación de quejas maliciosas.

760. Los miembros gubernamentales del Brasil y México dijeron que preferían el texto de la Oficina. Muchos buques, cuya dotación estaba constituida por trabajadores del país de origen del buque, estaban trabajando, por motivos económicos, en buques que enarbolaban la bandera de otros países. Si había demasiados obstáculos para el ejercicio del control por el Estado del puerto, los efectos del proyecto de convenio podrían disminuir considerablemente.

761. Los miembros gubernamentales de España, Francia, Irlanda y Namibia apoyaron la enmienda en su forma modificada por el Grupo de los Trabajadores.

762. La Vicepresidenta empleadora retiró la subenmienda de su Grupo.

763. Se adoptó la enmienda.

764. Se adoptó el punto 42 en su forma modificada.

Nuevo punto propuesto para su inserción después del punto 42.

765. Se retiró una enmienda presentada por los miembros trabajadores.

Punto 43

766. No se apoyó una enmienda presentada por el miembro gubernamental del Japón.

767. Los miembros empleadores presentaron una enmienda para suprimir el punto 43. La Vicepresidenta empleadora explicó que los Estados del puerto podrían utilizar normas internacionales del trabajo a los efectos de la discriminación, ya que les ofrecía la oportunidad de imponer sanciones a los buques pesqueros de los Estados Miembros que no hubieran ratificado el convenio.

-
768. El Vicepresidente trabajador creyó que el punto 43 aplicaba un concepto marítimo solidamente establecido, en absoluto relacionado con la discriminación. Su Grupo no podía apoyar la enmienda.
769. La miembro gubernamental del Reino Unido señaló una ligera confusión. Si bien el punto 42 permitía a los Estados Miembros controlar los buques pesqueros de Estados Miembros que hubieran ratificado el convenio, el punto 43 pedía a los Estados Miembros que, al aplicar el convenio, que no dieran un trato más favorable a los Estados Miembros que no hubieran ratificado el convenio. De hecho, la última disposición alentaba a los Estados Miembros que no habían ratificado este instrumento, pero que arribaban a puertos de Estados Miembros que sí lo habían hecho, a tener normas similares a las estipuladas en el convenio. Por consiguiente, éstas eran dos cuestiones diferentes. La miembro gubernamental del Reino Unido rechazó la enmienda.
770. Los miembros gubernamentales de Argentina, Botswana, Brasil, Francia, Guatemala, México, Namibia, Sudáfrica, Venezuela y Zimbabwe no apoyaron la enmienda.
771. El miembro gubernamental de Noruega afirmó que el control por el Estado del puerto era una forma de discriminación positiva, ya que evitaba que los Estados Miembros que no hubieran ratificado el convenio se beneficiaran de la no ratificación de un convenio aceptado en el plano internacional.
772. Los miembros gubernamentales del Canadá y Grecia apoyaron la declaración del miembro gubernamental de Noruega.
773. No se adoptó la enmienda.
774. Se adoptó el punto 43.

Anexo I [del proyecto de convenio]

775. El anexo I no fue discutido.

D. Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio y una recomendación

776. Las conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación no fueron discutidas.
777. La representante del Secretario General indicó que todas las enmiendas que se habían presentado, pero que no se habían examinado en el primer debate, no se considerarían y, por ende, no se reflejarían en el informe. Las únicas enmiendas que se reflejarían en este documento serían aquellas sobre las que se hubieran tomado decisiones con respecto al anexo II y la parte V de las *Conclusiones propuestas*.

Adopción del informe

778. El Ponente presentó el informe de la Comisión, que resumía fielmente las deliberaciones de sus miembros sobre numerosas cuestiones de gran complejidad, delicadas y, a menudo, sumamente técnicas. Con su trabajo, la Comisión había establecido una sólida base para la segunda y fundamental discusión que tendría lugar en la próxima reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo. Su espíritu de tripartismo, sus amplios conocimientos técnicos y su firme compromiso con el trabajo eran garantes de la

elaboración y adopción de nuevas normas internacionales, realistas, modernas, coherentes y de carácter general, para el trabajo en el sector pesquero, que beneficiarían a todos los pescadores. Los miembros de la Comisión habían propuesto 210 enmiendas y numerosas subenmiendas. Aunque no había sido posible discutir las en su totalidad, dichas enmiendas y subenmiendas iban a servir de pautas durante el próximo año. El informe recogía cabalmente los debates de la Comisión, las posiciones de las distintas delegaciones y el modo en que se habían alcanzado soluciones de compromiso sobre difíciles cuestiones. Encomendó el informe a la Comisión para su adopción.

779. El Secretario General de la Conferencia presentó sus más sinceras felicitaciones a los miembros de la Comisión por la importante labor que habían realizado en aras de la elaboración de una norma general para la protección de los pescadores en un sector de la economía sumamente globalizado. La Comisión había reconocido la necesidad de hallar un equilibrio apropiado para proteger a la gran mayoría de los pescadores en pequeña escala, sin restar fuerza a la protección que se brindaba actualmente a los pescadores embarcados en los grandes buques de pesca oceánica. Ningún pescador debería quedar al margen de la red protectora del futuro convenio. Con tal fin, ésta no debería ser ni excesivamente distendida, lo que daría lugar a grandes exenciones, ni excesivamente rígida, lo que desalentaría su ratificación y puesta en práctica. Las discusiones se habían desarrollado teniendo como trasfondo el proceso de elaboración del futuro convenio refundido sobre el trabajo marítimo, aún en curso, lo que había suscitado algunas inquietudes. No obstante, la Comisión había adoptado conclusiones de fondo suficientemente flexibles como para asegurar una amplia ratificación y aplicación del futuro instrumento, que ofrecía al mismo tiempo una amplia cobertura para todos los pescadores, inclusive los pescadores independientes, y comprendía disposiciones específicas en materia de seguridad y salud con miras a reducir la elevada tasa de accidentes en el sector pesquero, así como disposiciones relativas al cumplimiento y el control de la aplicación. Algunas cuestiones importantes, como el alojamiento, la seguridad social y normas específicas para los buques más grandes, tendrían que examinarse y mejorarse a lo largo del próximo año. La Oficina estaba preparada para contribuir a este proceso, pero esperaba contar con los conocimientos técnicos de los miembros de la Comisión, y con la asistencia financiera de todas las partes interesadas, al objeto de asegurar un proceso de consulta apropiado. Para concluir, felicitó a la Comisión por sus logros y manifestó su confianza en que el futuro convenio sobre el trabajo en el sector pesquero fuese ratificado ampliamente y sin demora, a fin de que los 35 millones de pescadores del mundo pudieran tener un trabajo decente y seguro.

780. El informe se adoptó en su forma modificada.

Adopción de las Conclusiones propuestas

781. El Ponente recordó que el Comité de Redacción se había reunido para asegurar la coherencia entre las versiones francesa e inglesa, es decir, los dos idiomas auténticos. El Comité de Redacción había identificado cuatro cuestiones que quedaban pendientes. La primera se refería a la cláusula de exención que se había añadido al párrafo 1 del punto 9 del convenio propuesto. Según el Consejero Jurídico, sería necesario asegurar que la posibilidad actualmente prevista en el texto de excluir ciertas disposiciones no diese lugar a la exclusión de disposiciones referidas a principios generales, definiciones u otras disposiciones que suelen figurar en normas de derecho. Además, sería necesario dar a las exclusiones una amplia difusión, dado que los Estados Miembros tenían que saber cuáles eran las disposiciones que tal o cual Estado Miembro había decidido no aplicar. La segunda cuestión trataba de la incongruencia entre la expresión «ríos y aguas interiores» incluida en el punto 5, en la definición de «pesca comercial», y la posibilidad de excluir

del ámbito de aplicación del convenio a los «ríos y aguas continentales», incluida en el punto 9. La tercera cuestión se refería a las disposiciones relativas a la edad mínima y a la necesidad de garantizar que el concepto de «haber completado la formación básica en materia de seguridad previa al embarque» fuese suficiente para satisfacer los requisitos del párrafo 1 del artículo 7 del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138). La cuarta cuestión tenía relación con la coherencia entre el texto del punto 53 de las Conclusiones, relativo al «trato no más favorable», y las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS. La versión inglesa se había alineado con la versión francesa que figuraba en el texto del Informe V (2) de la Oficina. Estas cuestiones deberían tratarse nuevamente en el marco de la segunda discusión. Con la aprobación de la Comisión, deseaba solicitar que la Conferencia Internacional del Trabajo adoptase el informe y las Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio y de una recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero.

- 782.** Se adoptaron por unanimidad las Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio y de una recomendación.

Resolución sobre la inscripción en el orden del día de la próxima reunión ordinaria de la Conferencia de un punto titulado «El trabajo en el sector pesquero»

- 783.** El Ponente presentó la resolución preparada por la Comisión, en la que se solicitaba que el punto «El trabajo en el sector pesquero» fuese inscrito en el orden del día de la 93.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebrará en 2005.

- 784.** La Comisión adoptó por unanimidad la resolución.

Observaciones finales

- 785.** La Vicepresidenta empleadora observó que el informe reflejaba con fidelidad los debates de la Comisión, en los cuales se había procurado respetar los intereses de todas las partes. La refundición de cinco convenios y dos recomendaciones en un instrumento universalmente aceptable para regular las condiciones del trabajo del sector pesquero no era una tarea fácil, y nadie había esperado que lo fuese. Agradeció en particular al Presidente por haber sabido conducir a la Comisión en mares bravíos, y agradeció también al Vicepresidente trabajador, a las delegaciones gubernamentales, a sus colegas en el Grupo de los Empleadores, y a la Oficina por su valiosa contribución.

- 786.** El Vicepresidente trabajador declaró que la Comisión ya había recorrido el primer tramo de su viaje. Había sido un recorrido duro y difícil, y por momentos su Grupo había dudado de que la Comisión pudiera alcanzar su objetivo. Las Conclusiones constituían un buen cimiento, pero la construcción del edificio no iba a ser fácil, ya que muchas cuestiones aún no habían sido resueltas. Recordó a todos los miembros de la Comisión el compromiso contraído de no debilitar las normas existentes para el sector pesquero. Este principio debería servir de norte para la futura elaboración del nuevo convenio. El orador agradeció a todos quienes habían facilitado las labores de la Comisión, en particular, el Presidente, los miembros gubernamentales y el Vicepresidente empleador.

- 787.** La representante del Secretario General señaló que la labor de la Comisión era un ejemplo óptimo de lo que se podía lograr con el diálogo social y el tripartismo. La Comisión había logrado considerables progresos en la marcha hacia el objetivo final de crear un instrumento que garantizara un trabajo seguro y decente a todos los pescadores del mundo.

788. El Presidente agradeció a todos los miembros de la Comisión su ejemplar y activa cooperación y los constructivos aportes que habían hecho a las labores de la misma. Manifestó su confianza en que la reunión de la Conferencia del año próximo abordaría el examen de las importantes cuestiones que aún quedaban por resolver, y adoptaría un instrumento que permitiera implantar en el sector pesquero el concepto de trabajo decente y sin riesgo.

789. Se somete a la consideración de la Conferencia el informe de la Comisión, las Conclusiones propuestas y la resolución sobre la inscripción en el orden del día de la próxima reunión ordinaria de la Conferencia de un punto titulado «El trabajo en el sector pesquero».

Ginebra, 14 de junio de 2004.

(Firmado) Sr. F. Ribeiro Lopes,
Presidente.

Sr. G. Boumbopoulos,
Ponente.

Conclusiones propuestas

A. Forma de los instrumentos internacionales

1. La Conferencia Internacional del Trabajo debería adoptar normas internacionales relativas al trabajo en el sector pesquero.
2. Estas normas deberían revestir la forma de un convenio complementado por una recomendación.

B. Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio y de una recomendación

Preámbulo

3. El preámbulo debería prever que el objetivo de los instrumentos propuestos sea contribuir a garantizar que los pescadores gocen de condiciones decentes a bordo de buques pesqueros por lo que respecta a los requisitos mínimos para trabajar a bordo, las condiciones de servicio, el alojamiento y la alimentación, y la protección de la salud, la atención médica y la seguridad social.

C. Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio

4. Las *Conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio* deberían incluir las siguientes disposiciones.

Parte I. Definiciones y ámbito de aplicación

I.1. Definiciones

5. A los efectos del 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 y toda 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 celebra la autoridad competente 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 de pesca» designa al propietario de un buque pesquero 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 organización o persona y que, al hacerlo, ha aceptado hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques de pesca de conformidad con el presente 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 tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento, u otras disposiciones similares, y cualquier otro tipo de acuerdo por el que se rijan las condiciones de vida y de trabajo a bordo de un buque;
- g) los términos «buque pesquero» o «buque» designan toda embarcación (toda embarcación o barco), cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dedique o se prevea destinar a la pesca comercial;
- h) la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque pesquero respecto del cual:
- i) a la fecha de entrada en vigor del presente convenio o posteriormente, se adjudica el contrato de construcción o de transformación importante;
 - ii) una vez adjudicado el contrato de construcción o de transformación importante antes de la fecha de entrada en vigor del presente convenio, la entrega se produce tres años después de dicha fecha de entrada en vigor o aún más tarde, o
 - iii) si no se ha firmado un contrato de construcción a la fecha de entrada en vigor de este convenio, o después de esa fecha:
 - se ha colocado ya la quilla; o
 - se ha iniciado una fase de la construcción que permita identificar ésta como propia de un buque concreto, o
 - ha comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de al menos [50 toneladas] del material estructural o el 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor;
- i) la expresión «buque existente» designa un buque que no es nuevo;
- j) la expresión «arqueo bruto» designa el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo 1 del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier convenio que lo sustituya;
- k) el término «eslora» debería designar el 96 por ciento de la eslora total en la 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 debería 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, del sector público o privado, cuya actividad consiste en contratar pescadores por cuenta de los empleadores o en proporcionar pescadores a los empleadores;
- m)* el término «capitán» o el término «patrón» designan a la persona encargada del mando de un buque pesquero.

1.2. Ambito de aplicación

- 6.** Salvo otra especificación, el presente convenio se aplica a todos los pescadores y a todos los buques de pesca que se dediquen a operaciones de pesca comercial.
- 7.** Ninguna disposición del presente convenio debería afectar cualquiera 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 este convenio.
- 8.** En caso de duda respecto de si un buque está dedicado o no a la pesca comercial, la decisión al respecto debería incumbir a la autoridad competente, previa celebración de consultas.
- 9.** 1) La autoridad competente podría, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, cuando su aplicación no sea factible, a:
 - a)* los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas interiores, y
 - b)* categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros respecto de los cuales la aplicación plantee problemas especiales e importantes, habida cuenta de las condiciones particulares de servicio de los pescadores o de las operaciones del buque pesquero de que se trate.
- 2) En el caso de haber exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo precedente, y cuando sea posible, la autoridad competente debería tomar medidas, según proceda, para extender progresivamente la protección prevista en el convenio a dichas categorías de pescadores y buques pesqueros.
- 10.** Todo Miembro que ratifique el convenio debería enumerar, en la primera memoria que presente sobre la aplicación del mismo en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, las categorías de pescadores o buques pesqueros excluidos de conformidad con el *punto 9, 1)*, con inclusión de los motivos de tal exclusión, y debería indicar las posturas respectivas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, en particular de las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan, así como cualesquiera medidas que puedan tomarse para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas.
- 11.** La autoridad competente, previa celebración de consultas, podría decidir si utiliza unidades de medida diferentes de las definidas en el presente convenio. En tal caso, en la primera memoria sobre la aplicación del convenio que ha de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución, la autoridad competente debería comunicar los motivos de tal decisión, así como los comentarios que se hayan formulado durante las consultas.

-
- 12.** Todo Miembro que ratifique el convenio debería indicar en las memorias ulteriores sobre la aplicación del mismo presentadas en virtud del artículo 22 de la Constitución las medidas adoptadas para extender progresivamente las disposiciones del convenio a las categorías excluidas de pescadores y buques pesqueros.

Parte II. Principios generales

II.1. Aplicación

- 13.** Los Miembros deberían aplicar y hacer respetar las leyes, reglamentos u otras medidas que hayan adoptado para cumplir sus obligaciones en virtud del convenio en relación con los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Las otras medidas podrían incluir convenios colectivos, decisiones judiciales, laudos arbitrales u otros medios conformes a la legislación y la práctica nacionales.

II.2. Autoridad competente y coordinación

- 14.** Todo Miembro debería:

- 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.

II.3. Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores

- 15.** El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán cuente con las instalaciones y recursos necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en este convenio.
- 16.** 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) velar por que esta supervisión garantice, en la medida de lo posible, que los pescadores puedan trabajar 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 sobre seguridad a bordo del buque.
- 17.** El propietario del buque pesquero no debería impedir que el capitán o patrón tome cualesquiera decisiones que, a juicio 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.
- 18.** Los pescadores deberían dar cumplimiento a las medidas establecidas y aplicables en materia de seguridad y salud.

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

III.1. Edad mínima

- 19.** No se debería permitir que trabaje a bordo de un buque pesquero ninguna persona que no haya cumplido la edad mínima.
- 20.** La edad mínima en el momento de la entrada en vigor inicial del convenio sería de 16 años.
- 21.** 1) La edad mínima podría ser de 15 años para los jóvenes que hayan terminado la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que estén participando en una formación profesional marítima.

2) De conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se podría autorizar a los jóvenes de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares; en tal caso, deberían disfrutar de un período de descanso igual a la mitad de cada período de vacaciones.
- 22.** La edad mínima para desempeñar actividades a bordo de buques pesqueros que por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen puedan resultar peligrosas para la salud y la seguridad de los jóvenes no debería ser inferior a 18 años.
- 23.** Los tipos de empleo o de trabajo a los que se aplica el *punto 22* deberían determinarse tras la celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que entrañen y de las normas internacionales aplicables.
- 24.** La autoridad competente, previa la celebración de consultas, podría autorizar la realización del trabajo al que se hace referencia en el *punto 22* 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 una formación básica en materia de seguridad previa al embarque.

III.2. Examen médico

- 25.** No debería permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ninguna persona que no tenga un certificado médico válido que pruebe su aptitud física para desempeñar las tareas que se le encomienden.
- 26.** La autoridad competente, tras la celebración de consultas, podría autorizar excepciones en la aplicación de lo dispuesto en el punto precedente, 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.
- 27.** Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que prevean lo siguiente:
 - a) la naturaleza de los exámenes médicos;
 - b) la forma y el contenido de los certificados médicos;

-
- c) el certificado médico debería 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. Este personal debería gozar de plena independencia profesional para juzgar profesionalmente 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 podría realizar, y
 - f) otros requisitos pertinentes.

Parte IV. Condiciones de servicio

IV.1. Dotación y horas de descanso

- 28.** Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que los propietarios de buques pesqueros que enarbolan su bandera se aseguren de que:
- a) sus buques cuenten con una tripulación suficiente y adecuada para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, y
 - b) los pescadores gocen de períodos de descanso con una frecuencia y una duración suficientes para poder desempeñar sus tareas preservando su seguridad y su salud.

IV.2. Acuerdos de trabajo de los pescadores y lista de las personas que se encuentran a bordo

- 29.** Los *puntos 30 a 33*, ambos incluidos, y el anexo I no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que se encargan por sí solos de sus operaciones.
- 30.** Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros que enarbolan su bandera tengan consigo un acuerdo de trabajo que sea comprensible y esté en conformidad con las disposiciones del convenio.
- 31.** Los Miembros deberían 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.
- 32.** Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que especifiquen las indicaciones mínimas que deben incluirse en los acuerdos de trabajo de los pescadores de conformidad con las disposiciones que figuran en el anexo I.

33. Se debería proporcionar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que debería 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.

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

IV.3. Documentos de identidad, derechos de repatriación y servicios de contratación y colocación

35. Los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros que realicen viajes internacionales deberían 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.

IV.4. Remuneración de los pescadores

36. Los Miembros, tras la celebración de consultas, deberían adoptar una legislación u otras medidas a fin de asegurar que los pescadores perciban un salario mensual o según otra periodicidad. La autoridad competente, tras la celebración de consultas, debería especificar qué pescadores deberían quedar comprendidos en el ámbito de esta disposición.

Parte V. Alojamiento y alimentación

37. [Los Miembros deberían 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.

38. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su bandera sea de tamaño y calidad suficientes y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberían 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 condiciones debidas en lo relativo a la higiene y la seguridad en general, la salud y la comodidad;
- c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación;
- d) mitigación del ruido y las 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.
- 39.** [Los buques pesqueros a los que se aplique el [anexo II] deberían cumplir como mínimo las normas contenidas en el mismo.]
- 40.** Se deberían llevar y servir a bordo de los buques pesqueros alimentos en cantidad suficiente y de valor nutritivo y calidad adecuados para el servicio del buque, así como suficiente agua potable de calidad adecuada.]

Parte VI. Protección de la salud, atención médica y seguridad social

VI.1. Atención médica

- 41.** Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que:
- a) los buques pesqueros deberían 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 deberían acompañarse con instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para los pescadores interesados;
 - c) los buques pesqueros deberían tener a bordo por lo menos una persona calificada o capacitada en primeros auxilios y otras formas de atención médica, que posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y el material médico que lleve ese buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
 - d) los buques pesqueros deberían 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 operación y la duración del viaje, y
 - e) los pescadores deberían tener derecho a un tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados a tales efectos de manera oportuna en caso de lesiones o enfermedades graves.
- 42.** Las normas relativas a la atención médica a bordo de buques pesqueros que realicen viajes internacionales o permanezcan en el mar durante un período fijado por la autoridad competente no deberían ser menos favorables que las previstas para la gente de mar a bordo de buques de tamaño similar que se dediquen habitualmente a actividades comerciales.

VI.2. Seguridad, salud y prevención de accidentes del trabajo

- 43.** Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas en lo relativo a:

-
- a) 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 utilizarán 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 enarboles su bandera, y
 - e) la constitución de comités paritarios de salud y seguridad en el trabajo.

VI.3. Seguridad social

- 44. [Los Miembros deberían 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.]
- 45. Por lo que respecta a los principios de igualdad de trato y de mantenimiento de los derechos a la protección de la seguridad social, los Miembros deberían adoptar medidas que tengan en cuenta la situación de los pescadores que no son nacionales.

VI.4. Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo

- 46. Los Miembros deberían tomar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionada con el trabajo; dicha protección debería determinarse de conformidad con la legislación y la práctica nacionales.
- 47. En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador debería tener acceso a:
 - a) una atención médica especializada, y
 - b) la indemnización correspondiente, según la legislación nacional.
- 48. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a la que se hace referencia en el *punto 46* podría 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.

Parte VII. Requisitos adicionales para buques de [...] o más metros de eslora

- [a) 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;] *.

Parte VIII. Cumplimiento y control de la aplicación

- 49.** Los Miembros deberían 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, lo cual incluye según proceda: inspecciones, presentación de informes, supervisión, y aplicación de sanciones y medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.
- 50.** Los buques pesqueros que operen a escala internacional deberían ser sometidos a una inspección periódica documentada de las condiciones de vida y de trabajo a bordo.
- 51.** 1) La autoridad competente debería nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del *punto 49*.
- 2) Los Miembros deberían ser responsables de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques que enarbolan su bandera, independientemente de que esas inspecciones sean efectuadas por instituciones públicas o por otros organismos competentes.
- 52.** 1) Si un Miembro que ha ratificado el convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque pesquero que en él hace escala en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización, recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque pesquero no se observan las normas de este convenio, podría, una vez que éste haya entrado en vigor, 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 podría tomar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud.
- 2) Al tomar tales medidas, el Miembro debería informar inmediatamente al representante más próximo del Estado de abanderamiento, y solicitar la presencia de dicho representante si es posible; no debería detener o demorar el buque pesquero sin motivo.
- 3) A los efectos de este punto, el término «queja» designa 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, inclusive en lo relativo a los riesgos para la seguridad o la salud de los pescadores.
- 53.** Los Miembros deberían aplicar el convenio de tal manera que se aseguren de que los buques pesqueros que enarbolan la 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.

* Este texto será preparado por la Oficina con miras a su examen por la Conferencia.

Anexo I del convenio propuesto

Acuerdo de trabajo de los pescadores [basado en el C.114, artículo 6, con adiciones]

El acuerdo de trabajo de los pescadores debería 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 esté obligado a 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, es decir:
 - 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 deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser dado de baja;
 - si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitirían a cada parte rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no debería 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.

D. Conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación

Parte I. Condiciones para trabajar a bordo de buques pesqueros

I.1. Protección de los jóvenes

- 54.** 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.
- 55.** 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. [inspirado en el C.112]
- 56.** 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 sea apropiado para dichas personas.

I.2. Examen médico

Naturaleza del examen médico y contenido del certificado médico

- 57.** 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.
- 58.** 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.

Certificado médico

- 59.** El certificado debería llevar la firma de un médico autorizado por la autoridad competente.

Período de validez del certificado médico

- 60.** 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.
- 61.** Cuando se trate de personas mayores de 21 años, la autoridad competente debería determinar el período de validez del certificado médico.

-
- 62.** 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

- 63.** 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.

Directrices internacionales

- 64.** 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

- 65.** 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.

I.3. Competencia y formación

- 66.** Los Miembros deberían:

- a) velar por que las competencias exigidas a los capitanes o patronos, 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.

Parte II. Condiciones de servicio

II.1. Relación de servicios

- 67.** 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.

II.2. Medidas especiales

- 68.** 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

III.1. Atención médica a bordo

- 69.** 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.
- 70.** 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.
- 71.** 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.
- 72.** 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.

III.2. Seguridad y salud en el trabajo

- 73.** 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.
- 74.** 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.
- 75.** 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.

Especificaciones técnicas

- 76.** 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.

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

- 77.** 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 STCW-F, y
 - c) el adiestramiento de los pescadores a bordo.

3) Para dar efecto a las disposiciones del apartado *a) supra*, 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 medida 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 *punto 2)*, los Miembros deberían tener en cuenta los posibles instrumentos internacionales pertinentes que se refieran a la evaluación y la gestión de la seguridad.

78. 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.

III.3. Seguridad social

79. 1) Los Miembros deberían adoptar medidas para hacer extensiva progresivamente la protección 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.

80. Las prestaciones mencionadas en el punto 37 del convenio deberían concederse mientras exista la contingencia [basado en el C.102, artículo 38, y el C.121, artículo 9, 3].

Disposiciones comunes

81. 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.

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

Parte IV. Otras disposiciones

83. 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.

[Anexo II]

[En la actualidad este anexo no está adjunto ni al convenio ni a la recomendación]

Alojamiento a bordo de buques pesqueros [disposiciones basadas en el Convenio núm. 126, con modificaciones]

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, e
 - 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

[basadas en el artículo 6 del Convenio núm. 126]

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 tendereros, 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 [nueva disposición no incluida en el Convenio núm. 126]

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 [disposiciones basadas en el artículo 7 del Convenio núm. 126]

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 [disposiciones basadas en el artículo 8 del Convenio núm. 126]

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 [disposiciones basadas en el artículo 9 del Convenio núm. 126]

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 [disposiciones basadas en una versión reducida del artículo 10 del Convenio núm. 126]

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 corroa 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 [disposiciones basadas en el artículo 11 del Convenio núm. 126]

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 [disposiciones basadas en el artículo 12 del Convenio núm. 126]

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 corra.
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 (disposiciones basadas en el artículo 13 del Convenio núm. 126)

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 (disposiciones basadas en el artículo 14 del Convenio núm. 126)

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 (disposiciones basadas en el artículo 15 del Convenio núm. 126)

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 (disposiciones basadas en el artículo 16 del Convenio núm. 126)

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
[disposición basada en el artículo 17
del Convenio núm. 126]**

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.]

Resolución sobre la inscripción en el orden del día de la próxima reunión ordinaria de la Conferencia de un punto titulado «El trabajo en el sector pesquero»

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo,

Habiendo aprobado el informe de la Comisión encargada de examinar el quinto punto del orden del día,

Habiendo aprobado en particular, como conclusiones generales y para fines de consulta con los gobiernos, las propuestas para la elaboración de una norma general (un convenio complementado con una recomendación) relativa al trabajo en el sector pesquero,

Decide inscribir en el orden del día de la próxima reunión ordinaria de la Conferencia un punto titulado «El trabajo en el sector pesquero», para su segunda discusión con miras a la adopción de una norma general (un convenio complementado con una recomendación).

INDICE

	<i>Página</i>
<i>Quinto punto del orden del día: El trabajo en el sector pesquero – Discusión con miras a la adopción de una norma global (un convenio complementario con una recomendación) (primera discusión)</i>	
Informe de la Comisión del Sector Pesquero	1
Conclusiones propuestas	88
Resolución sobre la inscripción en el orden del día de la próxima reunión ordinaria de la Conferencia de un punto titulado «El trabajo en el sector pesquero»	111