

Conferencia Internacional del Trabajo
92.^a reunión 2004

Informe V (1)

Condiciones de trabajo en el sector pesquero

Una norma general (un convenio
complementado con una recomendación)
sobre el trabajo en el sector pesquero

Quinto punto del orden del día

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2003
Primera edición 2003

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

OIT

Condiciones de trabajo en el sector pesquero

Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 2003

ISBN 92-2-313039-5

ISSN 0251-3226

También publicado en alemán, árabe, chino, francés, inglés y ruso

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

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

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: pubvente@ilo.org
Vea nuestro sitio en la red: www.ilo.org/publns

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO PRIMERO: <i>Panorama general</i>	3
El sector pesquero	3
Pescadores y flotas pesqueras en todo el mundo	3
Producción mundial de pescado	6
Contribución de la pesca a la economía mundial	7
Cuestiones relacionadas con la ordenación de la pesca	9
Factores que influyen en las oportunidades de empleo	11
Tecnología	12
Factores relativos a la construcción de los buques que influyen en las condiciones de trabajo	12
Matrícula y propiedad de los buques	13
Condiciones de empleo	13
La relación de trabajo	13
El sistema de reparto	14
Condiciones de vida y de trabajo en el mar	15
Pesca artesanal y en pequeña escala	15
Trabajadores migrantes y trabajadores en buques de pabellón extranjero	17
Cuestiones laborales importantes en el sector de la pesca	17
CAPÍTULO II: <i>¿Por qué un nuevo instrumento de la OIT para el sector pesquero?</i>	19
Examen de las normas de la OIT relativas a la pesca por el Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas	20
Decisión del Consejo de Administración de inscribir en el orden del día de la 92.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo un punto relativo a una norma global (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero	22
La revisión de las normas internacionales sobre el trabajo marítimo aplicables a la gente de mar	23
Otros trabajos de la OIT referentes al sector pesquero que se examinan en el presente informe	24
Cobertura de los pescadores en las leyes y reglamentos nacionales	24
Pasos siguientes	25

	Página
CAPÍTULO III: <i>Requisitos previos para trabajar en los buques de pesca</i>	27
Edad mínima y protección de los menores	27
Edad mínima	27
Protección de los menores	30
Conclusiones	32
Normas relativas al examen médico de aptitud para el empleo	33
Normas internacionales	33
Legislación y práctica nacionales	35
Conclusiones	38
Certificados de competencia y formación profesional	38
Normas internacionales sobre certificados de competencia	39
Normas internacionales sobre la formación profesional	44
Normas regionales	46
Legislación nacional referente a los certificados de competencia	46
Legislación nacional referente a los programas de formación profesional	48
Conclusiones	51
Documentos de identidad para los pescadores	51
Normas internacionales	52
Requisitos regionales	53
Legislación y práctica nacionales	53
Conclusiones	54
Contratación y colocación/continuidad del empleo	54
Contratación y colocación	55
Continuidad del empleo	55
Conclusiones	56
CAPÍTULO IV: <i>Condiciones de empleo, dotación y tiempo de trabajo</i>	57
Contrato de enrolamiento	57
Normas internacionales	57
Legislación y práctica nacionales	57
Conclusiones	65
Salarios mínimos/estabilidad de los ingresos	65
Normativa de la OIT	66
Legislación y práctica nacionales	67
Conclusiones	68
Protección de los salarios	68
Normas internacionales	68
Conclusiones	70
Tiempo de trabajo	70
Normativa de la OIT	71

	Página
Debates de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras y del Consejo de Administración acerca de la Recomendación núm. 7	73
Normas regionales	73
Legislación y práctica nacionales	74
Conclusiones	80
Vacaciones anuales y vacaciones pagadas	80
Normativa de la OIT	81
Legislación y práctica nacionales	82
Conclusión	82
Repatriación	83
Normas internacionales	83
FAO	84
Actividad conjunta OMI/OIT en relación con el tema del abandono de la gente de mar	84
Legislación y práctica nacionales	84
Conclusión	85
CAPÍTULO V: <i>Condiciones de vida y de trabajo en los buques de pesca</i>	87
Seguridad y salud en el trabajo	87
Normas internacionales	88
Normas regionales	93
Legislación y práctica nacionales	96
Conclusiones	109
Alojamiento a bordo de los buques de pesca	109
Normas internacionales	110
Instrumentos regionales	111
Legislación y práctica nacionales	111
Conclusiones	114
Suministro de alimentos y agua potable	114
Legislación nacional	127
Conclusiones	128
Atención médica en el mar	128
Normas internacionales	128
Prescripciones regionales	129
Legislación nacional	129
Conclusiones	130
CAPÍTULO VI: <i>Seguridad social, incluida la responsabilidad de los armadores de buques de pesca en caso de enfermedad o accidente de los pescadores</i>	131
Descripción general de las normas de seguridad social	132
Normas pertinentes con respecto a la seguridad social de la gente de mar (y, en algunos casos, de los pescadores)	132

	Página
Discusión sobre la seguridad social para los pescadores en la Comisión de las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera (noviembre de 1978)	133
Debate en los últimos años del decenio de 1980 sobre la seguridad social para los pescadores en el contexto de la preparación del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)	134
Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera (1988)	135
Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (1999)	135
Discusión general sobre la seguridad social: temas, retos y perspectivas, en la 89.ª reunión (2001) de la Conferencia Internacional del Trabajo	136
Legislación y práctica nacionales	136
Ejemplos de prestaciones específicas para los pescadores	140
Conclusiones	143
 CAPÍTULO VII: <i>Administración, aplicación, consultas y coordinación</i>	 145
Control por el Estado del pabellón	145
Instrumentos internacionales	145
Instrumentos regionales	146
Legislación y práctica nacionales	147
Autoridades competentes	147
Seguridad y salud en el trabajo	148
Coordinación entre ministerios y organismos	149
Sistema de inspección	151
Inspección de las cuestiones incluidas en los actuales convenios de la OIT relativos al sector de la pesca	153
Sanciones	155
Consulta con el sector pesquero	155
Control por el Estado rector del puerto	158
Papel del Estado ribereño	158
Conclusiones	159
 CAPÍTULO VIII: <i>Resumen</i>	 161
Cuestiones generales	161
Revisión de siete normas de la OIT que se refieren específicamente al sector pesquero	161
Nuevas cuestiones que han de abordarse en la norma sobre la pesca	164
Seguridad social	164
Otras cuestiones	165
 CUESTIONARIO	 167

	Página
Anexo: <i>Textos sustantivos extraídos de los convenios y recomendaciones específicamente relacionados con el sector de la pesca</i>	187
Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7)	187
Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112)	187
Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113)	189
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114)	189
Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125)	192
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126)	196
Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126)	204

INTRODUCCION

El presente informe sobre leyes y prácticas ha sido preparado por la Oficina en virtud de la decisión adoptada por el Consejo de Administración en su 283.^a reunión¹ (marzo de 2002) de inscribir en el orden del día de la 92.^a reunión (junio de 2004) de la Conferencia Internacional del Trabajo un punto relativo a una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero.

En el informe se examinan la legislación y la práctica actuales en lo relativo a las condiciones laborales en el sector pesquero en los Estados Miembros de la OIT. El término «legislación» se utiliza en sentido amplio de manera que abarque estatutos, reglamentos, repertorios de recomendaciones prácticas y otros instrumentos similares de carácter legislativo. En la medida de lo posible, se procura analizar la aplicación de la legislación sobre la base de la información disponible. El contenido del informe está basado en la información que los Estados Miembros proporcionaron a través de una encuesta, en la información suministrada en las memorias presentadas por los Estados Miembros sobre las medidas tomadas para poner en práctica los convenios pertinentes de la OIT (por ejemplo, el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, etcétera), en las bases de datos legislativos de la OIT, en los estudios completados recientemente sobre las condiciones de trabajo de los pescadores en ciertos países, y en otras fuentes de información disponibles en la Oficina Internacional del Trabajo en Ginebra.

Debido al corto plazo de que se dispuso para preparar el presente informe, y al hecho de que cierto número de respuestas a la encuesta enviadas por los Estados Miembros no llegaron a tiempo, el informe se finalizó antes de que se hubieran recibido algunas respuestas. El informe no se propone examinar la legislación pertinente en cada Estado Miembro de la OIT, sino proporcionar ejemplos de leyes nacionales de todo el mundo para ofrecer al lector una muestra representativa de las cuestiones pertinentes en la legislación y la práctica actuales en relación con las normas laborales en el sector pesquero.

El informe está dividido en ocho capítulos:

- En el capítulo I se presenta un panorama general del sector pesquero en todo el mundo, con especial hincapié en las cuestiones relativas a las condiciones laborales.
- El capítulo II se refiere, en general, a las razones para considerar la adopción de una nueva norma general para el sector pesquero. Esta labor se sitúa en el contexto del Programa de Trabajo Decente de la OIT y la labor del Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo establecido por el Consejo de Administración para examinar la necesidad de revisión de todos los convenios y recomendaciones

¹ Documento GB.283/2/1, párrafo 21, *b*).

adoptados antes de 1985 con miras a actualizar y reforzar el sistema de elaboración de normas. También se hace referencia a otros trabajos de la OIT relativos al sector pesquero.

- En el capítulo III se proporciona información sobre los aspectos de las leyes y reglamentos que podrían considerarse como requisitos previos para el trabajo en el sector pesquero. Esto incluye cuestiones tales como: la edad mínima (se incluye también en esta sección la cuestión de la protección de los menores); el examen médico; los certificados de competencia; la formación profesional; la contratación y colocación (en particular con relación al trabajo en buques matriculados en el extranjero), y los documentos de identidad.
- El capítulo IV proporciona información sobre las leyes y reglamentos relativos al empleo a bordo de barcos de pesca. Esto incluye cuestiones tales como el contrato de enrolamiento y los contratos de trabajo (con inclusión de los acuerdos de reparto); los salarios mínimos; las lesiones corporales, el seguro de enfermedad y de vida; las horas de trabajo; las vacaciones anuales, y la repatriación (incluida la cuestión del abandono).
- El capítulo V contiene información sobre seguridad y salud en el trabajo, el suministro de alimentos y agua, el alojamiento y la atención médica a bordo de los buques.
- El capítulo VI proporciona información sobre la seguridad social para los pescadores y sus familias, las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de los pescadores, y la readaptación profesional de los pescadores para realizar otros trabajos.
- En el capítulo VII se presenta información sobre la administración y aplicación, la coordinación entre los organismos pertinentes, y las consultas con los interlocutores sociales.
- El capítulo VIII contiene un resumen basado en la información proporcionada en el informe, con miras a la preparación de una nueva norma general sobre el sector pesquero.

Se adjunta al presente informe un cuestionario basado en la información antes mencionada. El propósito del mismo es solicitar a los Estados Miembros que indiquen a la Oficina sus puntos de vista con respecto al alcance y al contenido del instrumento propuesto, tras consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas.

Debido al amplio alcance del sector pesquero, sería conveniente consultar con otros ministerios e instituciones pertinentes que se ocupen de la pesca, tales como los ministerios de Pesca, Agricultura (en algunos países), Salud, Medio Ambiente y Seguridad Marítima, a efectos de preparar las respuestas.

CAPITULO PRIMERO

PANORAMA GENERAL

EL SECTOR PESQUERO

El sector de la pesca marina da empleo a un número considerable de trabajadores en todo el mundo. No obstante, los recursos acuáticos vivos no están distribuidos de forma homogénea. Algunas especies son sedentarias, como las ostras y almejas, pero otras son migratorias y se encuentran tanto dentro como fuera de las zonas económicas exclusivas (ZEE) establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Las pesquerías marinas presentan, sin embargo, un rasgo común: aproximadamente el 93 por ciento de las capturas marinas de todo el mundo proceden de aguas que se encuentran dentro de las ZEE o en sus proximidades.

PESCADORES Y FLOTAS PESQUERAS EN TODO EL MUNDO¹

En 1998, participaban en las actividades de captura y acuicultura de todo el mundo un total estimado de 36 millones de personas, repartidos entre 15 millones a tiempo completo, 13 millones a tiempo parcial y 8 millones de trabajadores ocasionales². En 2000, había unos 27 millones de personas dedicadas exclusivamente a la pesca de captura en todo el mundo (pescadores a tiempo completo, a tiempo parcial y ocasionales³)⁴. Como se observa en el gráfico siguiente, la mayoría (aproximadamente el 83 por ciento) se encuentran en Asia. Le sigue Africa (poco más del 9 por ciento), y el resto (menos del 10 por ciento) se encuentra en otras regiones.

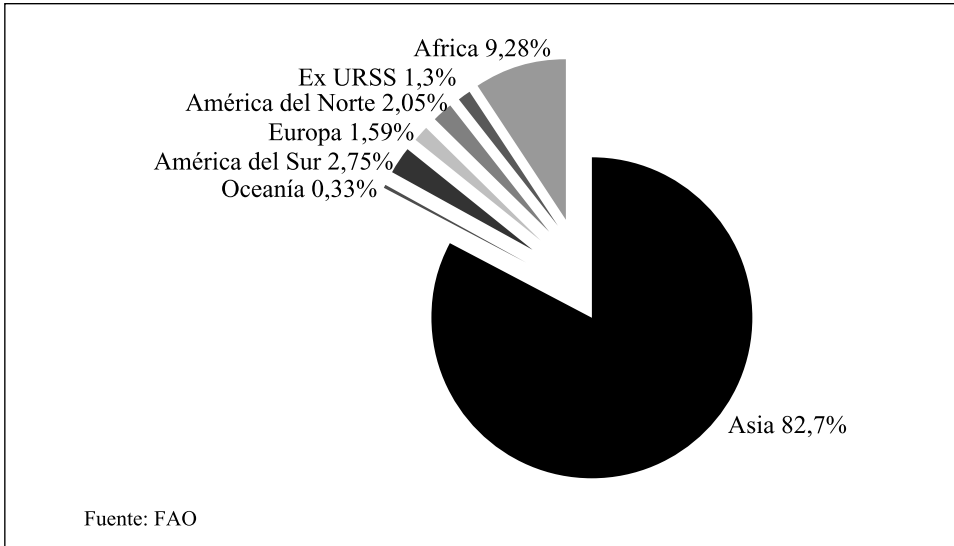
¹ En sus respectivas normas, la OIT, la FAO y la OMI han utilizado términos como «pescador», «gente de mar» y «personal de buques pesqueros». Todos ellos se emplean en el presente informe. No obstante, al elaborar una nueva norma de la OIT, debería procurarse utilizar una terminología sin connotaciones de género.

² FAO: *El estado mundial de la pesca y la acuicultura* (Roma, 2000).

³ Personas que practican la pesca, de la que obtienen menos de un tercio de su ingreso o a las que dedican menos de un tercio de su tiempo.

⁴ La OIT ha hecho esta estimación utilizando datos de la FAO. La OIT publica varias series de interés sobre los trabajadores en su Anuario de Estadísticas del Trabajo. Están relacionadas con el empleo total (empleo remunerado más empleo independiente) y las personas con empleo remunerado. Todas estas series se clasifican de acuerdo con la actividad económica, utilizando la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas (CIIU), Rev. 2 o Rev. 3. Cuando se utiliza la tercera revisión, puede haber datos independientes relativos a la pesca; de lo contrario, la pesca aparece integrada en la Gran División 1 de la segunda revisión junto con la agricultura, la caza y la silvicultura. Los datos sobre el empleo total se clasifican también por ocupación, de acuerdo con la Clasificación Internacional Uniforme de Ocupaciones (CIUO), según la revisión de 1968 o la de 1988, desglosadas por grandes grupos. En consecuencia, los pescadores no figuran por separado.

Gráfico 1.1. Distribución de los pescadores en 2000
(Porcentaje del total mundial)



Aproximadamente el 45 por ciento del total de las capturas son realizadas por el sector de la pesca en pequeña escala, y el resto, el 55 por ciento, por la pesca industrial. Nada menos que el 90 por ciento de las capturas de la pesca en pequeña escala se utilizan para consumo humano; en cambio, en el sector de la pesca industrial, se convierten en harina y aceite de pescado hasta 30 millones de toneladas. La productividad laboral de la pesca de captura varía considerablemente según los métodos de pesca utilizados. El cuadro 1.1 proporciona una clara indicación al respecto.

Cuadro 1.1. Productividad laboral basada en la utilización de diversos métodos de pesca¹

Actividades de pesca/tipos de arte	Capturas en toneladas por pescador y año
Trampas, líneas con anzuelo y redes desde embarcaciones sin motor	1
Palangres costeros, redes de enredo y arrastres desde pequeñas embarcaciones	10
Pesca con red y línea desde embarcaciones de tamaño mediano	24
Arrastres desde grandes embarcaciones	100
Redes de cerco (grandes cerqueros)	200

¹ Adaptación reciente de un cuadro que figura en un documento presentado a Pacem in Maribus XVI, Halifax, 22-26 de agosto de 1998. John Fitzpatrick: «Fishing Technology», en *Ocean Yearbook 8* (Chicago, University of Chicago Press, 1989).

Aunque algunos tipos de pesca se realizan manualmente en aguas próximas a la costa y relativamente poco profundas, en la mayoría de los casos los desembarques de la pesca de captura se efectúan desde embarcaciones. No obstante, es casi imposible una evalua-

ción precisa del volumen y capacidad de las flotas mundiales debido, en parte, a la dudosa validez de las informaciones y, en parte, a la forma en que se registran las estadísticas en cada país. Por lo que respecta a la recopilación de datos estadísticos, muchos países mantienen registros clasificados por tonelaje bruto, pero no todos utilizan los mismos métodos de cálculo. Además, la relación entre eslora y tonelaje bruto puede variar considerablemente. Por ello, en el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, la Organización Marítima Internacional tomó como criterio la eslora. La FAO también adoptó como criterio la eslora, tal como se define en el Convenio de Torremolinos, en su «Acuerdo de Cumplimiento» (véase *infra*).

En 1998 la FAO estimó que la flota pesquera mundial estaba integrada aproximadamente por 1,3 millones de buques con cubierta y 2,8 millones de embarcaciones sin cubierta. De estas últimas, el 65 por ciento no tenía sistemas de propulsión mecánica. En ese entonces, Asia contaba con el 84,6 por ciento de todos los barcos con cubierta, el 51 por ciento de las embarcaciones sin cubierta pero motorizadas y el 83 por ciento de las que no tenían ni cubierta ni motor. Del 15,4 por ciento restante de las embarcaciones con cubierta, el 8,9 por ciento correspondía a Europa, el 4,5 por ciento a los países de América del Norte y Central, el 1 por ciento a África, el 0,6 por ciento a América del Sur y el 3 por ciento a Oceanía. De las embarcaciones sin cubierta con motor, el 21 por ciento correspondía a América del Norte y Central, el 16 por ciento a África, el 6 por ciento a América del Sur y el 3 por ciento a Oceanía. La información disponible sobre las embarcaciones sin motor era menos detallada. La estructura de la flota que se observa en el cuadro 1.2 resume la información más fiable de todas las fuentes correspondiente a 1998. Había también más de 120.000 embarcaciones asociadas con operaciones de pesca pero no registradas como buques pesqueros⁵.

Como se observa en el cuadro, de los 16,6 millones de pescadores empleados habitualmente en barcos pesqueros, 15,2 millones (el 92,5 por ciento) trabajan en 4 millones de embarcaciones de menos de 100 TRB. En otras palabras, aproximadamente el 90 por ciento de los pescadores trabajan en embarcaciones de menos de 24 metros de eslora⁶. De éstos, la mayoría pertenecen al sector de la pesca «en pequeña escala» o «artesanal»⁷. Por el contrario, la flota de más de 100 TRB está formada por unos 45.600 buques y 146.000 pescadores.

⁵ Este cuadro contiene estimaciones referentes a los pescadores que trabajan habitualmente en barcos pesqueros. No se incluyen los que trabajan desde la playa utilizando redes, trampas, líneas, etcétera, ni los pescadores ocasionales.

⁶ FAO: «Number of fishers doubled ... since 1970», en www.fao.org/fi/highligh/fisher/c929.asp (octubre de 2002).

⁷ No hay una definición universalmente aceptada de pesca «en pequeña escala» o «artesanal». No obstante, en el informe *Risks and dangers in small-scale fisheries: An overview*, preparado como documento de trabajo del Programa de Actividades Sectoriales de la OIT por M. Ben-Yami y publicado en 2000, el término «pesca en pequeña escala» se define de dos maneras, una basada en criterios socioeconómicos y otra en criterios técnicos. De acuerdo con los primeros, los pescadores en pequeña escala son personas de ambos géneros que manejan normalmente sus propios artes y equipo de pesca, y salen al mar solos o acompañados por un reducido número de tripulantes, que suelen ser sus propios amigos o familiares. Según los criterios técnicos utilizados en este informe, la pesca en pequeña escala sería el sector en que los pescadores pescan y recogen organismos acuáticos de las playas y debajo del hielo, nadando, buceando o vadeando o utilizando pequeñas embarcaciones de pesca. Por pequeñas embarcaciones de pesca se entiende, en el caso de los países industriales, las embarcaciones de menos de 10-12 metros de eslora total, y menos de 12-25 toneladas de desplazamiento, impulsadas por motores de potencia no superior a 200-300 hp (150-225 kW). En los países en desarrollo, esta definición abarca también las canoas, piraguas y bagalas de cubierta abierta, impulsadas por motores de potencia no superior a 200 hp (150k W).

Cuadro 1.2. Flotas pesqueras del mundo¹, 1998

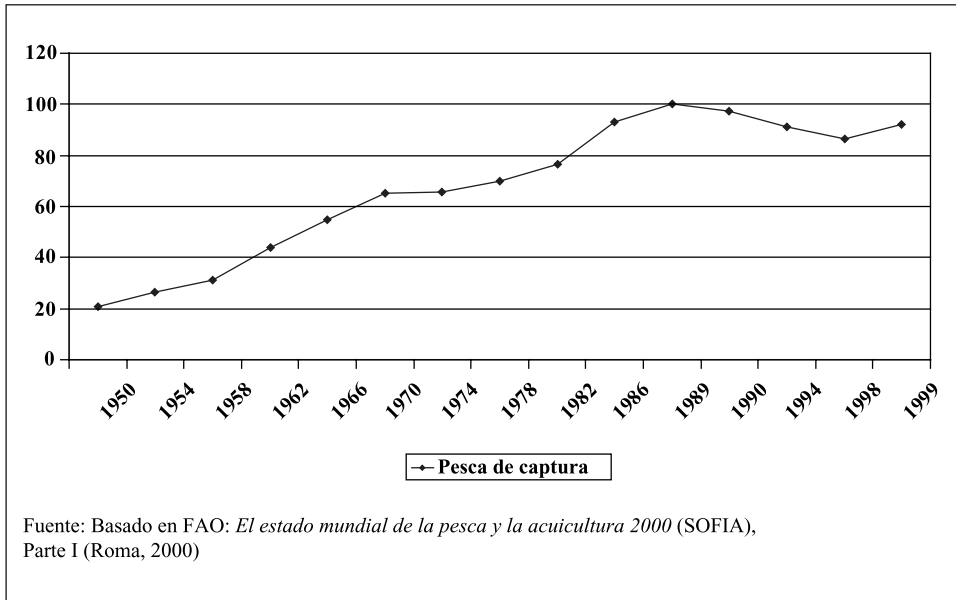
Tonelaje de la embarcación (TRB)	Número de embarcaciones	Número estimado de personas	Observaciones
> 1.000	2.500	150.000	Tripulaciones generalmente contratadas por salarios diarios o mensuales, aunque pueden incluirse primas.
500-999,9	2.800	112.000	Como en el caso anterior.
100-499,9	40.300	1.200.000	Las condiciones de empleo pueden variar, pues muchos son tripulantes asalariados (sin primas), mientras otros quizá tengan un salario mínimo garantizado más una parte de las capturas. El tiempo pasado en el mar puede ser desde dos o tres días por viaje hasta varios meses, con inclusión de trasbordo y aprovisionamiento en el mar.
< 100 con cubierta	1.212.600	5.500.000	Condiciones de empleo en que se incluyen los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto y tripulantes asalariados. Los trabajadores ocasionales son frecuentes.
Sin cubierta (con motor)	1.000.000	4.400.000	La mayor parte participan en régimen de reparto de las capturas (menos los gastos de la embarcación). La mayoría son comunitarias y van desde embarcaciones primitivas hasta embarcaciones rápidas y de gran potencia. Condiciones elementales a bordo.
Sin cubierta (sin motor)	1.800.000	5.300.000	Las embarcaciones varían desde catamaranes de la India oriental hasta las grandes canoas de Ghana. Se utiliza la vela, pero sobre todo donde ha habido una gran tradición de este tipo de navegación. Una proporción importante estaría formada por pescadores de subsistencia. Condiciones a bordo, con frecuencia primitivas.
Totales	4.058. 200	16.662.000	

¹ Adaptado y actualizado por J. Fitzpatrick sobre la base de FAO: *Marine Fisheries and Law of the Sea: A decade of Change*, Circular de pesca núm. 853.

PRODUCCIÓN MUNDIAL DE PESCADO

Como consecuencia del número creciente de pescadores y pesqueros, de las artes de pesca utilizadas y de las mejoras en la tecnología, la producción de la pesca de captura aumentó de forma constante desde 1950 hasta 1999, como puede verse en el gráfico 1.2. Con excepción de algunos casos localizados, la pesca de captura parece

Gráfico 1.2. Producción mundial de pescado (en millones de toneladas)



haber tocado techo, siendo pocas las oportunidades de expansión o de desarrollo de nuevas pesquerías⁸.

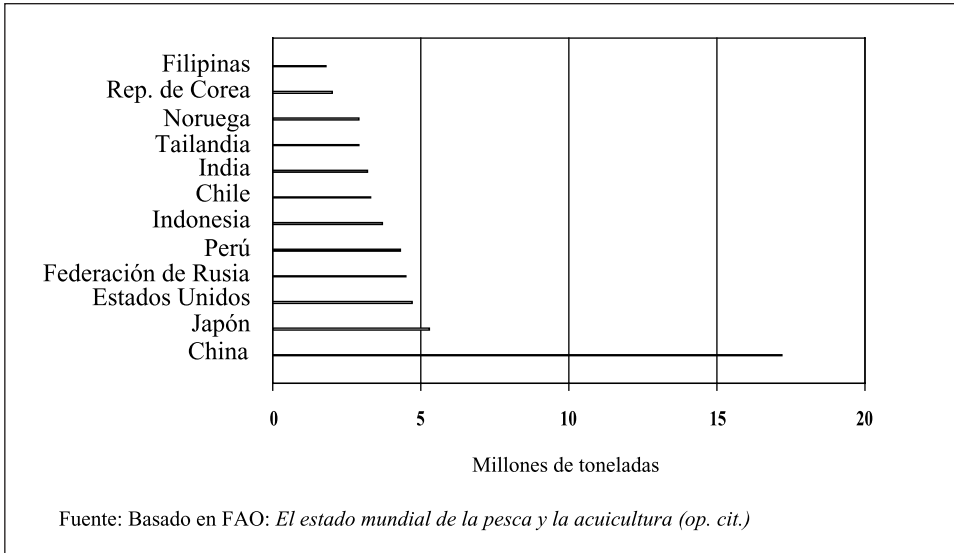
Los 12 países con mayor producción de la pesca de captura marina y continental son los que pueden verse en el gráfico 1.3; siete de ellos se encuentran en Asia. China ocupó el primer lugar en 1998, con 17,2 millones de toneladas (y seguía todavía en esa posición en 2001). El Perú, con 4,3 millones de toneladas en 1998, dependía fuertemente de las pequeñas especies pelágicas y, como éstas se encuentran expuestas a grandes fluctuaciones de la biomasa, la flota de la anchoa no siempre está totalmente empleada ni empleada con regularidad. En Filipinas, que se encuentra en el extremo contrario de la escala con respecto a China, la pesca costera sufrió en algunas zonas aisladas los efectos de la degradación de los arrecifes de coral.

CONTRIBUCIÓN DE LA PESCA A LA ECONOMÍA MUNDIAL

En 1992, la FAO estimaba que el ingreso bruto de las flotas mundiales ascendía a 70.000 millones de dólares de los Estados Unidos. Desde entonces, el tamaño de las flotas ha aumentado, se han incrementado los desembarques y el pescado se ha encarecido. De hecho, el valor mundial de la producción de la acuicultura en 1999 era del orden de los 56.000 millones de dólares de los Estados Unidos al año. Aunque había descendido en comparación con 1996 y 1997, la pesca de captura

⁸ Algunas especies mesopelágicas están insuficientemente explotadas.

Gráfico 1.3. Producción de la pesca de captura marina y continental. Los doce países con mayor producción en 1998



marina tenía en 1999 un valor estimado de primera venta de 76.000 millones de dólares de los Estados Unidos. A estas cifras, habría que añadir el valor de la pesca continental, aunque éste era difícil de estimar debido al carácter de esas pesquerías y a que sólo en algunas zonas muy concretas se registraban debidamente los desembarques.

El volumen del comercio pesquero internacional ha crecido también de forma sustancial en estos últimos decenios: llegó a un máximo en 1997 con 53.500 millones de dólares de los Estados Unidos, y disminuyó ligeramente el año siguiente, situándose en 53.000 millones de dólares de los Estados Unidos. La parte de este comercio correspondiente a los países en desarrollo aumentó también, y representaba el 50 por ciento del valor total.

Los datos recientes publicados por la FAO sobre el año 2000 revelan que el valor del comercio internacional de pescado y productos pesqueros aumentó de nuevo ese año, como puede verse en el resumen presentado en el cuadro 1.3.

La globalización y los intereses de las compañías transnacionales han influido enormemente en el comercio internacional de productos derivados de la pesca de captura, así como de la acuicultura, incluida la promoción del «ecoetiquetado» de los productos pesqueros. Aunque en general se acepta el etiquetado de los productos, este tema ha provocado controversias en varios foros internacionales. Las principales preocupaciones al respecto son la posibilidad de que se convierta en un obstáculo al comercio y su posible incompatibilidad con las normas del comercio internacional. Otras preocupaciones más específicas son las derivadas de la aplicación del ecoetiquetado a productos de la pesca de captura marina, ya que éstos presentan características especiales. En particular, el sector de la pesca en pequeña escala de los países en desarrollo

Cuadro 1.3. Los doce mayores importadores y exportadores en el año 2000

País importador	Valor (miles de dólares)	País exportador	Valor (miles de dólares)
Japón	15.513.059	Tailandia	4.367.332
Estados Unidos	10.453.251	China	3.605.838
España	3.351.670	Noruega	3.532.841
Francia	2.983.618	Estados Unidos	3.044.261
Italia	2.535.269	Canadá	2.818.433
Alemania	2.262.018	Dinamarca	2.755.676
Reino Unido	2.183.811	Chile	1.784.560
Hong Kong (China)	2.048.824	Taiwán (China)	1.756.133
Dinamarca	1.806.365	España	1.599.631
China	1.795.953	Indonesia	1.584.454
Canadá	1.388.621	Viet Nam	1.480.110
Corea, Rep. de	1.371.830	India	1.405.196
Total mundial	60.008.337	Total mundial	55.197.323

Fuente: FAO.

ha manifestado también la preocupación de que en el futuro el empleo pueda verse afectado, ya que los procedimientos exigidos podrían tener costos prohibitivos.

CUESTIONES RELACIONADAS CON LA ORDENACIÓN DE LA PESCA

En el decenio de 1980 hubo un período de ajuste tras la adopción, en 1982, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La actividad pesquera continuó aumentando y las cuestiones ambientales adquirieron cada vez mayor relieve. Ello planteó difíciles problemas, en particular para las comunidades pesqueras en pequeña escala de las zonas costeras. Estos temas se pusieron de manifiesto en la Conferencia Mundial de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros, de 1984, donde se señaló también la necesidad de controlar la pesca en alta mar.

En el decenio de 1990, los Estados ribereños con recursos que ofrecían interés a los países extranjeros realizaron en general grandes progresos en la ordenación de sus recursos y en la extracción de beneficios de los usuarios de otros países⁹. Consiguieron también progresos en la formación de sus propios nacionales, insistiendo en su participación en las actividades pesqueras a bordo de buques extranjeros. Hubo cambios significativos en la forma de los acuerdos de acceso que garantizaban a los Estados ribereños la posibilidad de obtener, por ejemplo, una proporción aceptable de las capturas y, en algunos casos, medidas de indemnización para los pescadores artesanales y en pequeña escala afectados.

⁹ Ello ha supuesto, por ejemplo, una mayor utilización de observadores de las pesquerías, categoría nueva de trabajadores cada vez más importante en el sector de la pesca. Las condiciones de trabajo de estos observadores se especifican con frecuencia en los acuerdos pesqueros.

En general, los acontecimientos registrados desde la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Conferencia de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros comenzaron a tener repercusiones de alcance internacional en los primeros años del decenio de 1990; la presión iba en aumento a raíz de nuevos informes de sobreexplotación y escaseaban las oportunidades para ampliar la pesca de captura marina. Además, algunas pesquerías registraron graves retrocesos que dieron lugar a la pérdida de empleos, y pusieron en peligro la existencia misma de comunidades pesqueras enteras. La primera reacción fue buscar los medios de mejorar la ordenación de la pesca y las actividades pesqueras de forma más responsable, y en 1992 el Gobierno de México organizó en Cancún la Conferencia Internacional para la Pesca Responsable. En ella se examinaron, entre otras cuestiones, medidas para desalentar la práctica del cambio de pabellón de las embarcaciones como medio para evitar el cumplimiento de las medidas internacionalmente aprobadas de conservación y ordenación de las actividades de pesca en alta mar.

Las principales cuestiones examinadas en Cancún se plantearon de nuevo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro ese mismo año (a la que a menudo se hace referencia como Cumbre de Río). En el capítulo 17 del Programa 21 se estableció un programa de acción en el que se señalaba la necesidad de que las Naciones Unidas se ocuparan del problema de las especies altamente migratorias y las poblaciones compartidas. La Conferencia hizo también hincapié en la necesidad de mejorar y reforzar la ordenación y protección de las pesquerías, pero también reconoció que se debería proteger a los trabajadores del sector pesquero. En el capítulo 17 se plantea además el fomento nacional de los recursos humanos en lo que se refiere al desarrollo y ordenación de las técnicas de pesca en alta mar. Se pide a los Estados que apoyen a las comunidades pesqueras locales, en particular a aquellas cuya subsistencia depende de la pesca, las poblaciones indígenas y las mujeres. Este apoyo debe incluir, según proceda, asistencia financiera y técnica para organizar, mantener, intercambiar y mejorar los conocimientos tradicionales sobre los recursos marinos vivos y las técnicas de pesca y mejorar los conocimientos sobre los ecosistemas marinos¹⁰.

A raíz de estas deliberaciones, se adoptaron tres grandes iniciativas:

- la FAO emprendió la preparación de un instrumento para poner coto al cambio de pabellón;
- las Naciones Unidas organizaron una conferencia para abordar las cuestiones relacionadas con las poblaciones compartidas y las especies altamente migratorias, y
- la FAO comenzó la preparación de un Código de Conducta para la Pesca Responsable.

En noviembre de 1993, la Conferencia de la FAO aprobó el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar. El Acuerdo, conocido normalmente con el nombre de «Acuerdo de Cumplimiento», entrará en vigor cuando el Director General de la FAO haya recibido la vigésimo sexta ratificación¹¹.

¹⁰ Programa 21: Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible, adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, junio de 1992.

¹¹ Ratificado por 23 países en agosto de 2002.

El Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios, conocido normalmente con el nombre de «Acuerdo sobre las poblaciones de peces», se adoptó el 4 de agosto de 1995¹². Posteriormente, se adoptó el Código de Conducta para la Pesca Responsable, en la Conferencia de la FAO de noviembre del mismo año.

A diferencia del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces, que es un instrumento jurídicamente vinculante, el Código de Conducta es voluntario. No obstante, algunas partes del mismo están basadas en el derecho internacional, en particular las disposiciones contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Código contiene disposiciones a las que se puede haber dado o ya se ha dado carácter vinculante por medio de otros instrumentos obligatorios entre las Partes, como el «Acuerdo de Cumplimiento» que, en virtud del párrafo 3 de la resolución núm. 15/93 de la Conferencia de la FAO, forma parte integrante del Código.

Muchos países han procedido sin demora a aplicar, en su totalidad o en parte, los principios del Código y están utilizando una serie de orientaciones técnicas preparadas por la FAO para cada uno de los capítulos temáticos. Los países notifican los progresos al Comité de Pesca de la FAO (COFI) en sus períodos de sesiones bienales. Este proceso favorece las consultas y la participación efectiva de las empresas, los trabajadores del sector pesquero y las organizaciones ambientales, y otras organizaciones interesadas, en la toma de decisiones sobre la formulación de leyes y políticas relacionadas con la ordenación y el desarrollo de la pesca.

El Comité de Pesca de la FAO ha adoptado una serie de planes de acción internacionales para: la reducción de las capturas incidentales de aves marinas en la pesca con palangres; la conservación y ordenación de los tiburones y la ordenación de la capacidad pesquera. Asimismo, ha elaborado un plan de acción global para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada. Es de prever que el plan de acción relativo a la ordenación de la capacidad y el de la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada tengan repercusiones en las oportunidades de empleo a bordo de los buques pesqueros cuando los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los órganos pesqueros regionales ejerzan mayor control.

La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, 26 de agosto – 4 de septiembre de 2002) pidió, entre otras cosas, la aplicación de estos acuerdos, códigos y planes, y propuso el objetivo de restablecer las poblaciones de peces, con carácter urgente y, cuando sea posible, no más tarde de 2015.

FACTORES QUE INFLUYEN EN LAS OPORTUNIDADES DE EMPLEO

El pescado es un recurso finito, lo que significa que todas las partes interesadas deben hacer todo lo posible para adoptar un planteamiento responsable con respecto a la ordenación de las pesquerías y las capturas. A pesar de la promoción del Código de Conducta para la Pesca Responsable, la pesca ilegal sigue siendo un grave problema

¹² Entró en vigor en diciembre de 2001.

que repercute en la situación de los recursos tanto costeros como de altura. Por ejemplo, la falta de notificación y los desembarcos «clandestinos»¹³ frustran los esfuerzos del personal científico encargado de ofrecer asesoramiento a los responsables de la toma de decisiones.

Los factores ambientales, como El Niño, han provocado con frecuencia importantes reducciones del esfuerzo de pesca y pérdida de oportunidades de trabajo y, en el mejor de los casos, la adopción de sistemas de tiempo parcial mientras no se recuperan las poblaciones. El Perú sufre periódicamente los efectos de El Niño y los esfuerzos por diversificar la economía pesquera local sólo han sido parcialmente eficaces.

Los problemas de empleo son particularmente agudos en las pesquerías estacionales, donde los buques y artes deben abandonarse durante parte del año; en algunos casos, el período de descanso puede ser de hasta seis meses. Los pescadores de algunos países gozan de la protección de sólidos sistemas de servicios sociales, que ayudan a compensar la pérdida de ingresos, pero en otros no hay tal protección para los pescadores y sus familias.

Después de la Cumbre de Río, los responsables de la pesca han revisado en general su concepto de ordenación de pesquerías y muchos de ellos ven el fenómeno del «libre acceso» desde una nueva perspectiva. Además, se ha prestado más atención a la capacidad en el sector de las capturas y a la forma de hacerla compatible con los recursos acuáticos vivos disponibles. Se han introducido ya cambios en las estrategias de ordenación mediante la adopción de un planteamiento precautorio de la ordenación pesquera. Estos cambios repercutirán en la estructura del sector de las capturas en los próximos años, ya que deberán modificarse también los objetivos con el fin de pasar del empleo máximo al empleo sostenible.

TECNOLOGÍA

Los avances tecnológicos han tenido importantes repercusiones en la tasa de capturas, así como en los ingresos. Con cada nueva generación de buques pesqueros, la capacidad de pesca tiende a aumentar. Muchos miembros de la tripulación y trabajadores dedicados a la elaboración se ven desplazados de sus puestos de trabajo ya que los nuevos buques, más eficientes, pueden ser manejados por tripulaciones menos numerosas y un número menor de personas dedicadas a la manipulación del pescado a bordo. El efecto del desarrollo tecnológico es muy amplio. Incluso las embarcaciones muy pequeñas se han beneficiado desde el punto de vista de la seguridad y la eficiencia.

FACTORES RELATIVOS A LA CONSTRUCCIÓN DE LOS BUQUES QUE INFLUYEN EN LAS CONDICIONES DE TRABAJO

La construcción de buques tiene importantes efectos en las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo. Muchos países (véase *infra*) tienen medidas

¹³ Desembarques realizados normalmente durante la noche y cuando los funcionarios responsables quizá estén fuera de servicio, o en lugares escondidos a lo largo de la costa.

legislativas que regulan la construcción y el alojamiento, al menos para los buques de mayor tamaño. No obstante, parece que las condiciones son todavía deficientes, al menos en lo que respecta a los buques con cubierta; esto puede deberse en parte a la escasa aplicación por parte de los Estados del pabellón de las disposiciones contenidas en las leyes y reglamentos internacionales e incluso nacionales. En el caso de los 2,8 millones de embarcaciones sin cubierta, puede ser difícil ofrecer servicios sanitarios permanentes o zonas de descanso. Incluso las pequeñas embarcaciones con cubierta tienen limitaciones de diseño que dificultan la mejora del alojamiento. No obstante, con el paso del tiempo, sobre todo en los países desarrollados, se están intensificando los esfuerzos por mejorar las condiciones a bordo, incluso en estas pequeñas embarcaciones.

MATRÍCULA Y PROPIEDAD DE LOS BUQUES

Aunque en el artículo 91 de la parte VII, Alta Mar, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establece un requisito sobre la nacionalidad de los buques, se permite también al Estado del pabellón excluir del registro a los buques de pequeño tamaño. En varias normas de pesca de la OIT se establece, en particular, que se aplican a los buques «matriculados en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio», o algo similar¹⁴. No obstante, si los buques no están matriculados, pueden quedar excluidos de la protección ofrecida por los convenios. En el caso de las pequeñas embarcaciones pesqueras, la información sobre la embarcación y sus propietarios puede anotarse simplemente en un registro de buques pesqueros (aunque normalmente reciben una licencia de pesca que contiene también detalles sobre la embarcación y su propietario). En tales casos, la autoridad con respecto al mantenimiento del registro y la expedición de licencias se delega en la administración pesquera del Estado del pabellón. En cambio, los buques de mayor tamaño se incluyen normalmente en una sección de la ley sobre la marina mercante y deben matricularse de conformidad con la práctica marítima y tener una patente de navegación.

CONDICIONES DE EMPLEO

*La relación de trabajo*¹⁵

La relación de trabajo para la mayor parte de los pescadores y armadores de buques pesqueros es distinta de la que tienen los trabajadores de tierra y, con frecuencia, otros trabajadores marítimos.

¹⁴ En el Convenio de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), se estipula, en el artículo 1, que «se aplica a todos los barcos y buques, de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, de navegación marítima, propulsados mecánicamente, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas y que estén **matriculados** en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio» [sin negrita en el original]. En el artículo 5 se pide la inspección de todo barco pesquero «cuando ... sea **matriculado por primera vez o sea matriculado de nuevo**» [sin negrita en el original].

¹⁵ Basado, con actualizaciones, en OIT: *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*, Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, 1999).

Si bien hasta cierto punto se ha logrado que los pescadores tengan acuerdos contractuales estables y oficiales similares a los de los trabajadores de tierra firme, en muchos casos no ha ocurrido así. Entre ellos se encuentran los pescadores independientes, los empleados de las empresas pesqueras de muy pequeño tamaño que emplean a uno o dos pescadores de forma habitual o esporádica, y los pescadores que no tienen ninguna relación de trabajo formal¹⁶ con su empleador. Muchos pescadores están contratados sólo de manera parcial en el sector de la pesca y obtienen el resto de sus ingresos de la agricultura o de otras ocupaciones.

En las zonas costeras de los países en desarrollo, aunque hay importantes actividades de pesca industrial, la mayor parte de los pescadores trabajan en el sector artesanal en pequeña escala. Un pescador puede ser el propietario o miembro del mismo hogar que el propietario, tener otro tipo de acuerdo tradicional a largo plazo con éste o ser un trabajador ocasional sin ningún vínculo especialmente sólido con él.

En los países desarrollados, muchos pescadores están también empleados en el sector de la pesca en pequeña escala y pueden trabajar con contratos de trabajo informales u ocasionales. En los países donde la relación entre empleador y trabajador está normalmente reconocida por la legislación, los pescadores pueden estar excluidos de dichas disposiciones debido al sistema de reparto característico del sector de la pesca (véase *infra*). Esta exclusión puede dar lugar a dificultades para obtener el seguro de desempleo, asistencia sanitaria y otras prestaciones de que disfrutaban muchos trabajadores de tierra (véase el capítulo VI). Los contratos verbales pueden hacer difícil obtener compensaciones cuando surgen problemas relacionados con la remuneración.

En las empresas de pesca en gran escala, hay en general relaciones de trabajo más formales. No obstante, la remuneración de los pescadores está regulada normalmente, al menos en forma parcial, por el sistema de reparto. De todas formas, los pescadores pueden adherirse a los sindicatos y los acuerdos de reparto pueden formar parte de los convenios colectivos.

El sistema de reparto

El sistema tradicional de remuneración en el sector de la pesca es el reparto de las capturas. La tripulación y el armador deben cubrir conjuntamente ciertos gastos de explotación, que se deducen de los beneficios brutos obtenidos con la venta de las capturas. Los beneficios netos se dividen luego entre el propietario del barco y los miembros de la tripulación, de acuerdo con una fórmula previamente establecida. Los riesgos se comparten entre el propietario del barco y los miembros de la tripulación.

Algunas veces, la remuneración de los pescadores está basada en una proporción de las capturas, pero con la garantía de un salario mínimo. Los ingresos de los pescadores siguen dependiendo del volumen de las capturas y de los beneficios derivados de su venta, pero el reparto suele hacerse normalmente antes, y no después, de la deducción de los costos de explotación.

¹⁶ En su 280.^a reunión (marzo de 2001), el Consejo de Administración de la OIT decidió introducir en el orden del día de la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2003) un punto relativo a la «relación de trabajo» (GB.280/2, párrafo 11, 2)). El resultado de este debate puede ser de interés para el examen de la relación de trabajo en el sector de la pesca y, por lo tanto, para la elaboración de nuevas normas para el sector.

En otros casos, los pescadores reciben tanto un salario regular como una parte de las capturas. Los miembros de la tripulación reciben un salario fijo que se estipula en la póliza de fletamento del barco, en los contratos de trabajo o en la legislación o convenio colectivo pertinente. Reciben también una parte de las capturas, calculada sobre la base de los beneficios brutos de su venta¹⁷.

Condiciones de vida y de trabajo en el mar

La pesca implica un riesgo que normalmente no existe en los empleos terrestres: la plataforma de trabajo casi nunca está inmóvil. El mismo tipo de actividad en tierra, por ejemplo el eviscerado o fileteado manual del pescado, puede ser peligroso si el operador pierde el control del cuchillo. En el mar, es doblemente peligroso, sobre todo cuando las condiciones atmosféricas son poco favorables. Además, los pescadores no tienen normalmente un horario de trabajo fijo y, una vez que el barco comienza a pescar, los períodos de descanso son poco frecuentes hasta que el patrón considera que se ha capturado y almacenado suficiente pescado. Luego, de regreso hacia el puerto los mismos miembros de la tripulación tienen que limpiar la cubierta y hacer guardias. De vuelta ya en el puerto, las capturas tienen que descargarse y hay que preparar el barco para el próximo viaje, lo que significa que puede quedar poco tiempo para el descanso y la recuperación.

Los pescadores pueden permanecer en el mar largos períodos de tiempo: no sólo días sino también meses (sobre todo los que trabajan en flotas de aguas distantes). Durante ese período, el barco no sólo es su lugar de trabajo sino también su residencia. Las condiciones de alojamiento de los barcos de pesca pueden ser muy diversas: desde camarotes, comedores y lugares de esparcimiento modernos, bien equipados y cómodos, hasta instalaciones abarrotadas y antihigiénicas. La calidad de los alimentos y del agua es importante. También lo es la capacidad de comunicarse con el propio hogar, sobre todo en los viajes largos.

Evidentemente, un pescador que trabaja en una embarcación muy elemental tiene condiciones de vida muy diferentes de los que surcan el mar en grandes buques de pesca o incluso de los pescadores en pequeña escala que utilizan embarcaciones con cubierta. Cada sector tiene sus problemas especiales. La vida de un pescador es también diferente de la del marino mercante medio; no sólo la actividad es muy distinta sino que, además, los pescadores están más expuestos físicamente al mar y, naturalmente, a los riesgos que implica trabajar en contacto directo con la vida marina.

PESCA ARTESANAL Y EN PEQUEÑA ESCALA

Como ya se ha indicado, la mayoría de los pescadores (quizá 15-20 millones del total de 27 millones, y quizá 10-12 millones de los que trabajan en embarcaciones) pueden ser considerados como pescadores artesanales y en pequeña escala. La existencia y supervivencia de los pescadores artesanales y sus comunidades han dependido tradicionalmente de la pesca, en forma semejante a lo que ocurre en la agricultura.

¹⁷ Basado, con algunas actualizaciones, en el informe de la OIT: *Condiciones de trabajo y de vida de los pescadores* (Ginebra, 1988, documento CFI/4/1988/1).

En la mayor parte de los países en desarrollo, viven en un nivel próximo o inferior al nivel de subsistencia. Entre sus problemas cabe mencionar la manipulación inadecuada de las capturas (lo que da lugar a desperdicios o a precios bajos) y la fluctuación de las capturas y los precios. En algunos lugares, hay conflictos con los pescadores de las grandes embarcaciones e incluso con los barcos de los países desarrollados. Estos pescadores tienden a identificarse más con organizaciones comunitarias y cooperativas que con los sindicatos. Las cuestiones prioritarias pueden ser las condiciones básicas de salud y la estabilidad de los ingresos.

Los problemas especiales de los pescadores en pequeña escala y de las comunidades pesqueras rurales fueron examinados por la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera en mayo de 1988. Ello dio lugar a la adopción de varias conclusiones relativas a los pescadores en este sector. A continuación se señalan algunos ejemplos de las necesidades y problemas especiales citados en las conclusiones:¹⁸

Necesidades:

- ▶ comunicación adecuada entre los gobiernos, los pescadores y sus comunidades para mejorar las condiciones de vida y de trabajo;
- ▶ recopilación e interpretación de estadísticas sobre las condiciones sociales y económicas;
- ▶ estrategia nacional de desarrollo para el sector pesquero en su conjunto, teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas expresadas por los pescadores y sus comunidades;
- ▶ mejora de la educación básica y alfabetización y formación mediante servicios de divulgación de las empresas pesqueras;
- ▶ fijación de objetivos de formación a largo plazo con el fin de lograr la autosuficiencia nacional mediante el desarrollo de todas las calificaciones necesarias para el sector pesquero;
- ▶ explotación y utilización racional de los recursos pesqueros y medidas de control para garantizar la producción sostenida de las pesquerías en pequeña escala;
- ▶ medidas para suministrar equipo a los pescadores con un costo razonable;
- ▶ reducción del costo del hielo y mejora de los sistemas de conservación del pescado;
- ▶ mejora del acceso a la propiedad entre los pescadores que no tienen embarcaciones y establecimiento de organizaciones de pescadores.

Problemas:

- ▶ falta de crédito y altos tipos de interés en las pesquerías de los países en desarrollo;
- ▶ explotación por los intermediarios entre los pescadores en pequeña escala y los consumidores de pescado.

¹⁸ OIT: Informe de la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera (Ginebra, 1988, documento CFI/4/12).

Ello no quiere decir que muchos de estos pescadores no tengan las mismas preocupaciones que los que trabajan en grandes buques (por ejemplo, los contratos, la seguridad y la salud, la atención médica en el mar, la seguridad social), pero pueden tener inquietudes adicionales especiales y quizá prioridades diferentes.

TRABAJADORES MIGRANTES Y TRABAJADORES EN BUQUES DE PABELLÓN EXTRANJERO

Esta categoría de pescadores trabaja normalmente en buques que faenan en aguas distantes y abarca una parte de los 262.000 pescadores que trabajan en embarcaciones de más de 500 TRB. Los pescadores de estos buques pueden tener problemas semejantes a la gente de mar de los buques mercantes extranjeros (o al menos de algunos buques extranjeros). Muchos de esos pescadores pueden estar también trabajando en buques dedicados a la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada.

CUESTIONES LABORALES IMPORTANTES EN EL SECTOR DE LA PESCA

Estas son algunas de las principales cuestiones laborales en el sector de la pesca:

- la inmensa mayoría de los pescadores forma parte del sector de la pesca en pequeña escala y artesanal;
- muchos pescadores trabajan en barcos matriculados en Estados que no son el Estado de nacionalidad o domicilio del pescador;
- la pesca es una profesión peligrosa (véase *infra*);
- los pescadores que trabajan en las pesquerías artesanales y en pequeña escala tienen problemas especiales que pueden requerir medidas también especiales;
- muchos pescadores viven a bordo del barco durante largos períodos de tiempo (que varían naturalmente de acuerdo con el tamaño del barco, el carácter de la actividad pesquera y la ubicación de las pesquerías);
- los pescadores trabajan muchas veces en el contexto de una relación de trabajo muy extendida en el sector de la pesca (el sistema de pago basado en el reparto de las capturas) que puede dar lugar a la exclusión de las leyes que protegen a la mayoría de los trabajadores (véase *infra*);
- muchos pescadores tienen empleo sólo estacional y ocasional, al menos en el sector de la pesca;
- los esfuerzos por reducir la capacidad del esfuerzo de pesca pueden dar lugar a ingresos insuficientes o a desempleo para muchos pescadores;
- las bajas tasas de afiliación a los sindicatos o la falta de organizaciones de pescadores pueden redundar en perjuicio de la protección y el diálogo social en este sector.

CAPITULO II

¿POR QUE UN NUEVO INSTRUMENTO DE LA OIT PARA EL SECTOR PESQUERO?

El carácter especial del trabajo en el sector de la pesca, como se describe en el capítulo anterior, requiere la adopción de disposiciones más actualizadas en las normas internacionales del trabajo para corregir eficazmente el déficit de trabajo decente en este sector. Las siete normas existentes (cinco convenios y dos recomendaciones), adoptadas en 1920, 1959 y 1966, deben someterse a un proceso de actualización con el fin de que reflejen los cambios ocurridos en este sector en los últimos cuarenta años, lograr una ratificación más amplia, y llegar, siempre que sea posible, a una proporción mayor de los pescadores de todo el mundo, en particular los de las pequeñas embarcaciones. Además, en los instrumentos existentes no se plantean todas las cuestiones que podrían abordarse de manera eficaz en una norma internacional. La revisión de estas normas existentes y la posible inclusión en un nuevo instrumento de nuevas cuestiones y su extensión a un número mayor de pescadores debe considerarse en el contexto del mandato general de la OIT, tal como se establece en su Constitución, así como a la luz de la ampliación a todos los trabajadores de los principios y derechos fundamentales en el trabajo estipulados en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento. Más recientemente, con arreglo al Programa de Trabajo Decente se ha establecido que:

Actualmente, la finalidad primordial de la OIT es promover oportunidades para que los hombres y las mujeres puedan conseguir un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana¹.

Este objetivo general fue ratificado por la Conferencia Internacional del Trabajo en 1999. En la Memoria que presentó en tal ocasión, el Director General pidió, entre otras cosas, que se emprendiera «un análisis más detenido de las normas vigentes, su sinergia, sus lagunas y su impacto en diferentes categorías sociales» y que se acelerara «la revisión de los instrumentos anticuados para fecundar los progresos ya logrados» y se fomentaran «las normas prioritarias como instrumento de resolución de problemas»². Pidió también que se reafirmara la utilidad de las normas internacionales, se redoblaran los esfuerzos y se ensayaran nuevos métodos, se entablaran consultas más directas con los mandantes de la OIT, se analizaran las normas propuestas en función de su posible impacto en la política económica y social, así como su complementariedad con los instrumentos internacionales, y se redoblaran los esfuerzos de promoción para velar por que se ratificaran y aplicaran las normas³.

¹ OIT: *Trabajo decente*. Memoria del Director General. Conferencia Internacional del Trabajo, 87.^a reunión, Ginebra, 1999, pág. 4.

² *Ibid.*, pág. 20.

³ *Ibid.*, págs. 19-22.

Más recientemente, la OIT ha avanzado hacia un enfoque integrado de las actividades normativas, que ofrece la oportunidad de tener en cuenta las diferentes dimensiones económica, social y política de la política pública; de hecho, el planteamiento tradicional compartimentado, que se ocupa de cada una de estas dimensiones por separado y no tiene en cuenta las fuertes interdependencias entre ellas, ha demostrado ser ineficaz, sobre todo en la actual era de la globalización.

EXAMEN DE LAS NORMAS DE LA OIT RELATIVAS A LA PESCA POR EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE POLÍTICA DE REVISIÓN DE NORMAS

A raíz de las deliberaciones sobre la política de elaboración de normas en la 81.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 1994, el Consejo de Administración, en su 262.^a reunión (marzo-abril de 1995) decidió establecer un Grupo de Trabajo sobre política de revisión de normas (en adelante, Grupo de Trabajo), adscrito a la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del Trabajo (LILS)⁴. Se decidió que el Grupo de Trabajo examinara la necesidad de revisión de todos los convenios y recomendaciones adoptados antes de 1985 con el fin de actualizar y reforzar el sistema de fijación de normas. Las propuestas no deberían dar lugar a una reducción de la protección ya ofrecida a los trabajadores por los convenios ratificados. El Grupo de Trabajo examinó todos los convenios y recomendaciones incluidos en su mandato y llevó a cabo un examen caso por caso de cada uno de los instrumentos. El Consejo de Administración aprobó las propuestas formuladas por el Grupo de Trabajo a fin de: revisar los convenios anticuados; promover la ratificación de los convenios actualizados; invitar a los Estados Miembros a que aplicaran debidamente las recomendaciones actualizadas, y proponer que se dejaran de lado, se abrogaran o se retiraran los instrumentos obsoletos, según fuera necesario.

El Grupo de Trabajo examinó las siete normas de la OIT (cinco convenios y dos recomendaciones) relativas al sector pesquero, todas las cuales se habían adoptado antes de 1985. El Consejo de Administración convocó la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, 13-17 de diciembre de 1999) con el fin de examinar esos instrumentos.

La Reunión tripartita estableció su propio Grupo de Trabajo sobre normas⁵ con el fin de formular propuestas con respecto, entre otras cosas, a qué normas referentes a los pescadores deberían revisarse o ratificarse (o, en el caso de las recomendaciones, aplicarse debidamente) o considerarse desfasadas. Las propuestas fueron posteriormente presentadas y examinadas por el Grupo de Trabajo de la Comisión LILS y, más adelante, por dicha Comisión y por el Consejo de Administración. Las decisiones del Consejo de Administración sobre los instrumentos pertinentes se indican a continuación en el cuadro 2.1.

⁴ El mandato del Grupo de Trabajo puede verse en el documento GB.262/9/2, párrafo 52.

⁵ Se utilizó como base para el debate el informe titulado *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*, *op. cit.*, en el que se incluía un capítulo titulado «Revisión de varios convenios y recomendaciones de la OIT relacionados con la industria pesquera» y contenía «puntos para la discusión» sobre éste y otros temas.

Cuadro 2.1. Situación de los instrumentos referentes a los pescadores

Instrumentos	Número de ratificaciones (al 20/01/02)	Situación
Instrumentos que deben ser revisados (Esta categoría está integrada por los instrumentos que no están totalmente actualizados pero que siguen siendo pertinentes en algunos aspectos y los que deben ser objeto de revisión)		
Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113)	29	El Consejo de Administración ha recomendado que este instrumento sea revisado para adaptarlo a las necesidades actuales del sector pesquero.
Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114)	22	El Consejo de Administración ha recomendado la revisión parcial de este instrumento.
Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125)	10	El Consejo de Administración ha recomendado la revisión de este instrumento a la luz del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), de la OMI.
Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126)	–	El Consejo de Administración ha recomendado que este instrumento sea revisado teniendo en cuenta los avances de la ciencia y la tecnología
Solicitudes de información		
Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126)	22	El Consejo de Administración ha invitado a los Estados Miembros a que informen a la Oficina acerca de los obstáculos y dificultades encontrados, si los hubiere, que podrían impedir o aplazar la ratificación de este Convenio o que indiquen la necesidad de revisarlo.
Otros instrumentos		
(Esta categoría está integrada por instrumentos que ya no están totalmente actualizados pero que siguen siendo pertinentes en ciertos aspectos)		
Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7)	–	El Consejo de Administración ha recomendado que se mantenga el <i>statu quo</i> y que la Oficina realice estudios sobre la ordenación del tiempo de trabajo y los períodos de descanso en el sector de la pesca.
Instrumentos desfasados		
(Instrumentos que ya no están actualizados; en esta categoría se incluyen los convenios que ya no		

Instrumentos	Número de ratificaciones (al 20/01/02)	Situación
se invita a ratificar a los Estados Miembros y las recomendaciones cuya aplicación ha dejado de alentarse)		
Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112)	29 (20 de las cuales se han denunciado)	El Consejo de Administración ha invitado a los Estados Parte en este Convenio a que consideren la posibilidad de ratificar el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), cuya ratificación supondría, <i>ipso jure</i> , la denuncia inmediata del Convenio núm. 112 con la condición especificada en el artículo 10, 4, b) del Convenio núm. 138 y posiblemente abrogaría el Convenio núm.112 cuando haya descendido sustancialmente el número de ratificaciones.

Como puede verse en el cuadro 2.1, el Consejo de Administración concluyó que tres de los cinco Convenios (núms. 113, 114 y 125) y una Recomendación (núm. 126) necesitaban revisión, al menos parcial, que debía obtenerse más información sobre un Convenio (núm. 126) para determinar si requería revisión, que deberían llevarse a cabo estudios sobre los temas abordados en otra Recomendación (núm. 7), y que debería considerarse la necesidad de denunciar otro Convenio (núm. 112), tras la ratificación de un instrumento más moderno. Además, los niveles de ratificación de estos convenios son muy bajos.

DECISIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE INSCRIBIR EN EL ORDEN DEL DÍA DE LA 92.^a REUNIÓN DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO UN PUNTO RELATIVO A UNA NORMA GLOBAL (UN CONVENIO COMPLEMENTADO CON UNA RECOMENDACIÓN) SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO

En su 283.^a reunión (marzo de 2002), el Consejo de Administración decidió inscribir en el orden del día de la 92.^a reunión (2004) de la Conferencia Internacional del Trabajo⁶ un punto relativo a una norma global (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero. En el documento presentado por la Oficina al Consejo de Administración se señalaba que una nueva norma podría proporcionar un valor añadido:

- «estableciendo una revisión exhaustiva de las siete normas de trabajo sobre el sector pesquero vigentes;
- abordando las nuevas cuestiones en las que los graves déficit de trabajo decente puedan abordarse mediante una respuesta normativa;

⁶ Véase documento GB.283/2/1, párrafos 21, b) y 37-75.

- ofreciendo un completo grupo de normas para el sector, que abarque todas las cuestiones pertinentes, y
- complementando el trabajo llevado a cabo en otras organizaciones internacionales».

Propuso que estas normas fueran «lo suficientemente amplias y flexibles para abordar varias cuestiones y para que sean eficaces para la mayoría de los pescadores del mundo (tanto para los que trabajan en las embarcaciones de pesca de altura como para aquellos que se dedican a la pesca artesanal). Deberían, además, basarse en principios que pudieran aplicarse de manera que se pudiera dar cabida a la diversidad de condiciones económicas y sociales de los países, y podrían tener en cuenta las diferencias existentes en las flotas pesqueras y en las distintas actividades de pesca». Estas normas «no deberían ser demasiado prescriptivas».

LA REVISIÓN DE LAS NORMAS INTERNACIONALES SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO APLICABLES A LA GENTE DE MAR

A raíz de la decisión adoptada por el Consejo de Administración en su 280.^a reunión⁷, la OIT ha comenzado la preparación de una norma internacional única y coherente sobre el trabajo marítimo aplicable a la gente de mar. Se ha propuesto que el nuevo instrumento incorpore, en la medida de lo posible, la sustancia de todas las normas internacionales sobre el trabajo marítimo que estén suficientemente actualizadas. Las actuales «normas relativas al trabajo marítimo» están orientadas fundamentalmente a la gente de mar empleada en buques de navegación marítima que se dedican al transporte. No obstante, algunas incluyen en su ámbito a toda persona «empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio en el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado a la navegación o a la pesca marítima»⁸. En otro caso, se prevén excepciones para los «barcos de pesca costera» y «barcos cuyo desplazamiento bruto sea inferior a veinticinco toneladas», pero no se excluyen otras grandes embarcaciones de pesca⁹. En los instrumentos adoptados en 1987 y 1996 se establece en general que «en la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones de este Convenio a la pesca marítima comercial»¹⁰.

En cambio, se prevé que los pescadores estarán excluidos del ámbito de aplicación del nuevo convenio global para la gente de mar (a no ser, naturalmente, que el Estado Miembro que lo ratifique decida aplicarlo a algunos o a todos los pescadores). Por ello, quizá sea necesario que el nuevo instrumento de la OIT relativo a la pesca ofrezca a los

⁷ Véase un examen más detallado en OIT: Subgrupo del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo (Primera reunión), documento TWGMLS/2001/1, Ginebra, 2001.

⁸ Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56).

⁹ Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (núm. 55).

¹⁰ Por ejemplo, el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166).

pescadores — en particular a los que trabajan en barcos que realizan viajes internacionales — la protección anteriormente brindada por las normas de la OIT para la gente de mar. Estos instrumentos más antiguos relativos a la gente de mar (los adoptados antes de 1985) no estarían ya actualizados, según la opinión del Consejo de Administración¹¹.

OTROS TRABAJOS DE LA OIT REFERENTES AL SECTOR PESQUERO
QUE SE EXAMINAN EN EL PRESENTE INFORME

La Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera de la OIT ha sido tradicionalmente el foro de las primeras deliberaciones de la OIT sobre las cuestiones referentes a este sector. La Comisión se reunió en 1954, 1962, 1978 y 1988. Cuando se ha considerado pertinente y útil, la información referente a sus reuniones ha quedado reflejada en este informe.

La Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (diciembre de 1999), fue la más reciente entre las principales reuniones de la OIT centradas en temas pesqueros. Tal como lo indica su título, las deliberaciones de la misma se centraron fundamentalmente en la seguridad y la salud. La Reunión adoptó varias conclusiones sobre la seguridad y la salud en este sector, así como una *Resolución sobre las actividades futuras de la OIT en el sector de la pesca y el diálogo social*¹². La Oficina ha tratado de reflejar estas conclusiones y la resolución en el presente informe, cuando se ha considerado oportuno. La Reunión examinó también las siete normas vigentes en el sector de la pesca.

COBERTURA DE LOS PESCADORES EN LAS LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES

Son varias las formas en que las condiciones de trabajo de los pescadores se abordan en las leyes y reglamentos de los Estados Miembros de la OIT.

La cobertura de los pescadores puede variar de acuerdo con el tema. Por ejemplo, en algunos países las leyes y reglamentos relativos a la seguridad y salud en el trabajo se aplican a todos los trabajadores, incluidos los pescadores, pero las leyes y reglamentos relativos a los contratos de trabajo a menudo no se aplican a los pescadores porque trabajan con arreglo a un sistema de reparto y no se consideran «empleados».

Como se verá más adelante, los pescadores (en general los que trabajan en grandes barcos o buques de ultramar) están cubiertos con frecuencia por la legislación referente a la marina mercante, mientras que otros (en general los de barcos de menor tamaño que trabajan cerca de la costa o en los puertos o estuarios) pueden estar cubiertos, en el mejor de los casos, por la legislación laboral general o, en algunos casos, por la legislación específica para los pescadores.

¹¹ Puede verse más información sobre la situación de estas normas en OIT: D.A. Penstov, «Gente de mar», en *Las normas internacionales del trabajo: Un enfoque global* (Ginebra, 2001), págs. 583-664.

¹² Véase *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras* (OIT, Ginebra, 1999) y *Nota sobre las labores* de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (OIT, Ginebra, 2000).

En los casos en que hay disposiciones relativas a la pesca, muchas veces hay diferentes requisitos o excepciones según el tamaño de la embarcación (en función de su eslora o del tonelaje), el tipo de barco (por ejemplo, barcos de pesca deportiva, buques de investigación pesquera o barcos de protección, balleneros, etcétera), la zona de operación (por ejemplo, barcos que faenan en puertos o ríos, barcos de pesca costeros o de bajura, barcos que operan fuera de los límites prescritos, barcos que pescan en aguas oceánicas) o el tiempo transcurrido en el mar (barcos de pesca que nunca están en el mar más de, por ejemplo, 36 horas). Estas distinciones varían de acuerdo con el tema que es objeto de reglamentación.

Los Estados definen con frecuencia el término «buque pesquero» con respecto a su modo de utilización, es decir, en cuanto buques utilizados total o principalmente para operaciones de pesca, como la captura, la elaboración, el almacenamiento o el transporte de pescado. Algunos países sólo incluyen los barcos dedicados a la captura y excluyen los que intervienen en la elaboración u otras operaciones; otros los incluyen.

En algunos países, sobre todo en lo que respecta al contrato de enrolamiento, el término «pescadores» define en general a los trabajadores de los buques de pesca. Algunas veces, se excluye de la definición de este término a ciertas categorías específicas (por ejemplo, los capitanes, los pilotos y los aprendices). Hay también definiciones de categorías específicas de pescadores (por ejemplo, «patrón», «oficial», «maquinista») para el certificado de competencia o los requisitos de alojamiento.

La Oficina no ha visto muchos ejemplos en que la legislación establezca distinciones entre la pesca «en pequeña escala» o «artesanal». No obstante, ha podido observar que en algunos países, por ejemplo en la India, el término «artesanal» se usa en la legislación. En general, como ya se ha señalado, las distinciones están basadas en criterios específicos, como el tamaño de la embarcación, la zona de operaciones o el tiempo transcurrido en el mar, y no en categorías generales como «pequeña escala» o «artesanal».

PASOS SIGUIENTES

Como se ha indicado más arriba, hay razones para formular nuevas normas sobre el sector pesquero, entre las que se pueden señalar las siguientes:

- varias de las normas actuales de la OIT relativas a los pescadores deben ser objeto de revisión ya que sus disposiciones se consideran, en su mayor parte, desfasadas;
- las actuales normas de la OIT para los pescadores han sido ratificadas por pocos Estados y excluyen de su ámbito de aplicación a un gran número de pescadores (en particular, los del sector en pequeña escala y artesanal, es decir, los que trabajan en embarcaciones pequeñas);
- son muy pocos los países en que los pescadores disfrutan de la protección de las normas laborales marítimas vigentes para la gente de mar;
- los pescadores pueden perder parte de la protección ofrecida por las normas laborales marítimas relativas a la gente de mar (cuando incluyen a los pescadores en su ámbito de aplicación o establecen un mecanismo para ampliar la protección a los pescadores), ya que el nuevo convenio global los excluiría de su ámbito de aplicación;

- los pescadores están — o pueden estar excluidos — del campo de aplicación de muchas leyes y reglamentos, en relación con diversos temas, que ofrecen protección a los trabajadores en general;
- se necesitan medidas específicas para mejorar la seguridad y salud de todos los pescadores.

CAPITULO III

REQUISITOS PREVIOS PARA TRABAJAR EN LOS BUQUES DE PESCA

EDAD MÍNIMA Y PROTECCIÓN DE LOS MENORES

Edad mínima

Teniendo en cuenta el carácter arriesgado de muchas de las actividades de pesca, el tema de la edad mínima para trabajar a bordo de los buques de pesca reviste particular importancia. Puede ser también un tema delicado, no sólo en los países en desarrollo sino también en los desarrollados, ya que muchos pescadores han aprendido tradicionalmente su profesión trabajando junto a uno de sus progenitores en el mar. En el sector de la pesca se han observado algunas de las peores formas de trabajo infantil, como en el caso de los niños que trabajan en las plataformas de pesca de Asia Sudoriental. La OIT lleva a cabo programas, en cooperación con los países afectados, para tratar de corregir esta situación.

Normas internacionales

En 1959, la OIT adoptó el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), en el que se estipula que los niños menores de 15 años no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca. En el anexo I de este informe figuran las disposiciones sustantivas de dicho Convenio.

En 1973, la OIT adoptó el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138). En este instrumento se establece que la edad mínima para todos los sectores económicos no deberá ser inferior a la edad en que cesa la obligación escolar ni, en todo caso, a 15 años.

Entre los esfuerzos realizados por la OIT para abolir el trabajo infantil cabe citar la promoción del Convenio núm. 138, que al 15 de octubre de 2002 había sido ratificado por 120 Estados Miembros¹. La adopción de una norma global moderna en lo que

¹ Albania, Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Argelia, Argentina, Austria, Azerbaiyán, Bahamas, Barbados, Belarús, Bélgica, Belice, Benin, Bolivia, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, Burundi, Camboya, Camerún, República Centroafricana, Chile, China, Chipre, Colombia, Congo, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, República Democrática del Congo, Dinamarca, Dominica, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, Eslovenia, España, Etiopía, Ex República Yugoslava de Macedonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gambia, Georgia, Grecia, Guatemala, Guinea Ecuatorial, Guyana, Honduras, Hungría, Indonesia, Iraq, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Japón, Jordania, Kazajstán, Kenya, Kirguistán, Kuwait, Lesotho, Jamahiriya Arabe Libia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Malawi, Malí, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, República de Moldova, Namibia, Nepal, Nicaragua, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Papua Nueva Guinea, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Rwanda, San Marino, Senegal, Seychelles, República Arabe Siria, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Swazilandia, República Unida de Tanzania, Tayikistán, Togo, Túnez, Turquía, Ucrania, Uruguay, Venezuela, Yemen, Yugoslavia, Zambia y Zimbabwe.

respecta a la edad mínima en general dio lugar a la denuncia automática del Convenio núm. 112, más específico, de acuerdo con la disposición pertinente del Convenio núm. 138. Este instrumento relativo únicamente a la edad mínima de los pescadores había sido ratificado por 29 Estados Miembros², y, al 15 de octubre de 2002 ha sido denunciado por 20 Estados Miembros³. En consecuencia, todos los países que han denunciado el Convenio núm. 112 han ratificado el Convenio núm. 138⁴; no obstante, tres países que han ratificado el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138) siguen estando obligados por el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112)⁵, ya que la edad mínima estipulada en este último era superior a la aceptada por ellos en virtud del Convenio núm. 138.

Como se ha indicado antes, en su 279.^a reunión, el Consejo de Administración decidió invitar a los Estados Parte en el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112) a que consideraran la posibilidad de ratificar el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138) y a tener en consideración las condiciones de la Reunión tripartita⁶, en consulta con las organizaciones de empleadores y trabajadores pertinentes.

Otra novedad relacionada con el tema de la edad mínima en este sector se produjo en 1999: la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil (núm. 182), que ha sido ratificado por 132 países⁷, que tiene como complemento la Recomendación núm. 190. Estos instrumentos aplican el térmi-

² Albania, Alemania, Australia, Bélgica, Bulgaria, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Ecuador, España, Francia, Guatemala, Guinea, Israel, Italia, Kenya, Liberia, Mauritania, México, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Federación de Rusia, Suriname, Túnez, Ucrania y Uruguay.

³ Albania, Alemania, Bélgica, Bulgaria, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, España, Francia, Israel, Italia, Kenya, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Federación de Rusia, Túnez, Ucrania, Uruguay, Australia, Ecuador, Guatemala, Guinea, Liberia, Mauritania, México, Perú y Suriname lo han ratificado pero no han hecho la denuncia correspondiente.

⁴ Albania, Alemania, Bélgica, Bulgaria, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, España, Francia, Israel, Italia, Kenya, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Federación de Rusia, Túnez, Ucrania y Uruguay.

⁵ Ecuador, Guatemala y Mauritania.

⁶ De acuerdo con estas conclusiones, la edad mínima de admisión al empleo y al trabajo en el sector de la pesca marítima no debería ser en ningún caso inferior a los 16 años, y esta actividad debería considerarse como ocupación peligrosa a la que debería aplicarse el artículo 3 del Convenio núm. 138.

⁷ Albania, Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belarús, Bélgica, Belice, Benin, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Canadá, República Centroafricana, Chad, República Checa, Chile, China, Chipre, Congo, República de Corea, Costa Rica, Croacia, República Democrática del Congo, Dinamarca, Dominica, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Ex República Yugoslava de Macedonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Grecia, Guatemala, Guinea Ecuatorial, Guyana, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Iraq, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Lesotho, Líbano, Jamahiriya Arabe Libia, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Malawi, Malí, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, República de Moldova, Mongolia, Namibia, Nepal, Nicaragua, Níger, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Rwanda, Saint Kitts y Nevis, San Marino, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Senegal, Seychelles, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Swazilandia, Tailandia, República Unida de Tanzania, Togo, Túnez, Turquía, Ucrania, Uganda, Uruguay, Viet Nam, Yemen, Zambia y Zimbabwe.

no «niño» a todas las personas de menos de 18 años y su objetivo es la prohibición y eliminación de las peores formas de trabajo infantil.

Por otro lado, además de las conclusiones referentes al Convenio núm. 112, antes señaladas, en la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de la OIT, se llegó, entre otras, a la siguiente conclusión:

Los gobiernos deberían tomar medidas urgentes con miras a ratificar y aplicar el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182). Su aplicación debería comprender la exclusión de los niños de todas las tareas peligrosas en la industria pesquera. Los programas nacionales de erradicación de las peores formas de trabajo infantil deberían contemplar planes de apoyo a las comunidades pesqueras.

Legislación y práctica nacionales

A continuación se reproduce la información obtenida por la Oficina sobre la ley y las prácticas de los Estados en lo que respecta a la edad mínima aplicable al trabajo en el sector de la pesca. Igual que ocurre con otros aspectos del trabajo de los pescadores, las disposiciones pueden encontrarse en la legislación laboral general o en las leyes sobre la gente de mar o la navegación, que no excluyen a los pescadores o los buques de pesca; en algunos casos más bien excepcionales, puede haber prescripciones específicas para el sector de la pesca que hagan referencia a una edad mínima.

En algunos países la edad mínima aplicable para el trabajo en los buques de pesca es de 18 años⁸ o 17 años⁹. Las leyes y reglamentos de diversos países prohíben de hecho el empleo en el sector pesquero de una persona de menos de 16 años de edad¹⁰. Es mayor el número de Estados Miembros que han fijado la edad mínima aplicable al sector de la pesca en 15 años¹¹; muy en particular, en el Japón, no se hace distinción alguna entre las personas que trabajan en los buques incluidos en la ley sobre los marinos (en general, buques de pesca marítima de 30 toneladas brutas o más) y las abarcadas por las normas laborales generales (por lo general, las que trabajan en buques de pesca de menos de 30 toneladas brutas y no dedicados a la navegación marítima), ya que en ambos casos la edad mínima es los 15 años. En algunos casos las leyes y reglamentos establecen que la edad mínima para trabajar en el sector pesquero deberá ser superior a la edad de la enseñanza obligatoria¹².

Varios países prevén exclusiones con respecto a la edad mínima estipulada en ciertas condiciones: en algunos Estados Miembros los niños de entre 14 y 15 años de edad pueden participar ocasionalmente en las actividades a bordo de los buques de pesca durante las vacaciones escolares, con la condición de que las actividades a que se dediquen no sean nocivas para su salud o desarrollo normal, no pongan en peligro su asistencia a la escuela y no tengan como objeto el beneficio comercial¹³.

⁸ Chile, Indonesia (han ratificado el C.138); Estonia.

⁹ Noruega (para el comercio exterior); Panamá (ha ratificado el C.138); Perú (ha ratificado el C.112).

¹⁰ Alemania, República de Corea, Dinamarca, España, Lituania, Noruega (para el comercio interno), Polonia, Portugal, Rumania (han ratificado el C.138); Canadá (Terranova), Estados Unidos y Tailandia.

¹¹ Filipinas, Japón, Mauricio, Países Bajos, Nigeria y Túnez (han ratificado el C.138); Ecuador, Mauritania (han ratificado el C.138 y el C.112); Guinea, Liberia y México (han ratificado el C.112); India.

¹² Noruega y Reino Unido (han ratificado el C.138); Nueva Zelanda.

¹³ Túnez (ha ratificado el C.138); Ecuador — excluida la pesca artesanal — (ha ratificado el C.138 y el C.112); Liberia (ha ratificado el C.112).

Otros países han dispuesto que se pueden emplear personas con menos de la edad mínima estipulada si hay miembros de la familia empleados a bordo¹⁴. Además, la legislación nacional exige muchas veces del cumplimiento de la edad mínima prescrita en el caso de autorización de la autoridad competente y/o consentimiento del tutor legal¹⁵.

Protección de los menores

El carácter peligroso de las actividades de pesca impone medidas especiales de protección para los pescadores jóvenes que están empleados de conformidad con la edad mínima estipulada pero que tienen menos de 18 años. La protección de los menores que trabajan se ha interpretado en el pasado en el sentido de fijar una edad mínima más elevada para los trabajos peligrosos, por lo que muchas veces se ha considerado como un aspecto del tema de la edad mínima. No obstante, estructuralmente parece más apropiado separar estos dos temas.

Normas internacionales

Muchos instrumentos de la OIT contribuyen a la protección de la seguridad y salud de los jóvenes trabajadores en los buques de pesca, evitando que realicen trabajos o tareas peligrosos; por ejemplo, el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182) y la Recomendación correspondiente (núm. 190).

En el Convenio núm. 112 se hace referencia expresa a este tema concreto, estipulándose que las personas menores de 18 años no podrán ser empleadas ni trabajar en calidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquina en barcos de pesca que utilicen carbón.

Además, en el Convenio núm. 138 se establece que la edad mínima de admisión a todo tipo de empleo o trabajo que por su naturaleza o las condiciones en que se realice pueda resultar peligroso para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores no deberá ser inferior a 18 años.

El tema de la protección de los pescadores jóvenes se contempla también en el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182) y en la Recomendación correspondiente (núm. 190), en que se determinan los tipos de trabajo que pueden considerarse entre «las peores formas de trabajo infantil». Pueden resultar de interés para el sector de la pesca (Recomendación núm. 190, artículo 3, a)-e)):

- a) los trabajos en que el niño queda expuesto a abusos de orden físico ...;
- b) los trabajos que se realizan ... en espacios cerrados;
- c) los trabajos que se realizan con maquinaria, equipos y herramientas peligrosos, o que conllevan la manipulación o el transporte manual de cargas pesadas;
- d) los trabajos realizados en un medio insalubre en el que los niños estén expuestos, por ejemplo, ... a temperaturas o niveles de ruido o de vibraciones que sean perjudiciales para la salud, y

¹⁴ República de Corea (ha ratificado el C.138); Liberia (ha ratificado el C.112); Tailandia.

¹⁵ Chile, Rumania y Túnez (han ratificado el C.138); Perú (ha ratificado el C.112); Tailandia.

- e) los trabajos que implican condiciones especialmente difíciles, como los horarios prolongados o nocturnos.

Legislación y práctica nacionales

La legislación de varios Estados Miembros prevé que las personas de menos de 18 años no pueden ser contratadas como pañoleros ni fogoneros¹⁶ (disposición quizá obsoleta debido a que los buques de carbón han desaparecido casi por completo), y algunas eximen de la prohibición a los buques-escuela¹⁷.

Muchos países estipulan que ninguna persona contratará a menores (menos de 18 años de edad) en actividades que supongan un riesgo para su vida, salud o integridad moral¹⁸. No obstante, la legislación nacional muchas veces contiene exclusiones a este principio. Por ejemplo, algunos países indican que el empleo o trabajo peligroso puede ser autorizado a partir de los 16 años con la condición de que se asuman obligaciones especiales para garantizar la seguridad y bienestar de los jóvenes¹⁹. Además, varios países eximen a las personas jóvenes de 16 a 18 años de edad de la prohibición de realizar trabajos peligrosos en el contexto de la formación profesional²⁰, mientras que algunos Estados de la UE requieren además, de conformidad con la Directiva 94/33/CE del Consejo, de 22 junio de 1994, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo, que el trabajo sea indispensable para la formación profesional y se realice bajo la supervisión de una persona competente, y que se haga lo posible por garantizar la salud y seguridad de los jóvenes mientras realicen esa actividad²¹.

Algunos Estados de la UE, como el Reino Unido, han dispuesto, de conformidad con la Directiva 94/33/CE del Consejo, que no se permitirá que ningún joven comience a trabajar en un buque si antes no se ha hecho una evaluación de los riesgos para la salud y seguridad de los jóvenes, derivados de la falta de experiencia, de la inconsciencia ante los riesgos existentes o virtuales, o del desarrollo todavía incompleto de los jóvenes, y prestando particular atención a los siguientes aspectos: los equipos y el acondicionamiento del lugar de trabajo y del puesto de trabajo; el acondicionamiento, elección y utilización de los equipos de trabajo, así como de su manipulación; la organización de los procesos y actividades, y el alcance de la formación en materia de salud y seguridad ofrecida o que se ofrecerá a los jóvenes interesados.

La mayoría de los países enumeran las actividades que se consideran peligrosas, respecto de las cuales es preciso proteger a los trabajadores jóvenes de menos de 18 años²². Para ilustrar las disposiciones relativas al sector pesquero, algunos países

¹⁶ Alemania (ha ratificado el C.138); Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Liberia (ha ratificado el C.112); India.

¹⁷ Por ejemplo, la India.

¹⁸ Alemania, Chile, República de Corea, Dinamarca, Filipinas, Japón, Lituania, Noruega, Reino Unido y Rumania (han ratificado el C.138); Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Australia (Territorio del Norte), Guinea, México y Perú (han ratificado el C.112); Estados Unidos.

¹⁹ Por ejemplo, Noruega (ha ratificado el C.138).

²⁰ Alemania, Dinamarca, Noruega, Polonia, Reino Unido (han ratificado el C.138); Mauritania (ha ratificado el C.138 y el C.112).

²¹ Por ejemplo, Alemania y Reino Unido (han ratificado el C.138).

²² Alemania, Chile, República de Corea, Filipinas, Países Bajos, Reino Unido y Rumania (han ratificado el C.138); Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Guinea y Perú (han ratificado el C.112).

prohíben la contratación de menores en actividades que desbordan objetivamente su capacidad física²³, mientras que otros establecen prohibiciones específicas con respecto a las actividades en que es preciso manejar grandes pesos (por ejemplo, carga o descarga de buques)²⁴. Algunas veces, se prohíbe a los menores realizar actividades que supongan la manipulación de mecanismos peligrosos o trabajar en la sala de máquinas²⁵. Algunos Estados de la UE estipulan además, de conformidad con la Directiva 94/33/CE del Consejo, que los menores no podrán realizar trabajos que presenten riesgos de accidente de los que se pueda suponer que los jóvenes, por inconsciencia respecto de la seguridad o por su falta de experiencia o de formación, no puedan identificarlos o prevenirlos, o en trabajos que pongan en peligro su salud por exponerlos al frío o al calor extremo o a los efectos nocivos de los ruidos, vibraciones o radiaciones²⁶. Además, algunos Estados Miembros prescriben para los menores un tiempo de trabajo de no más de siete horas diarias, es decir, 35 horas por semana²⁷. En cuanto a los períodos de descanso semanales y diarios, el Reino Unido (ha ratificado el Convenio núm. 138) ha establecido, por ejemplo, que una persona joven contratada como trabajador en un buque de pesca deberá tener períodos de descanso compensatorio de al menos dos días, que serán consecutivos de ser posible, en cada semana, y que deberá haber períodos de descanso compensatorio de al menos 12 horas consecutivas en cada período de 24 horas. Varios países prohíben la asignación de menores al trabajo durante la noche²⁸.

Conclusiones

De la información precedente parece deducirse que un número considerable de países (al menos 36) tienen leyes y reglamentos vigentes en los que se establece una edad mínima para los pescadores, que normalmente es de 15 o 16 años de edad. No obstante, esta prescripción sobre la edad mínima se aplica en general a todos los trabajadores. Al menos ocho países tienen alguna forma de exclusión, por ejemplo, para las personas que trabajan en buques de propiedad o explotación familiar o las personas por debajo de la edad mínima requerida en caso de consentimiento del tutor legal.

En cuanto a la protección de los jóvenes, debe tenerse en cuenta el carácter peligroso de las operaciones de pesca. En el instrumento principal de la OIT sobre la edad mínima para todos los trabajadores, el Convenio núm. 138, se prevé la protección de los trabajadores jóvenes de menos de 18 años frente a las ocupaciones peligrosas. No obstante, no está claro hasta qué punto los Estados que han ratificado el Convenio han considerado como «ocupación peligrosa» el trabajo relacionado con ciertos tipos de operaciones de pesca o algunos empleos en los buques pesqueros. Por ello, en la nueva norma sobre la pesca se podría prever un texto obligatorio — o quizá recomendatorio — en el que se establezca que la pesca (o el trabajo que implica ciertas operaciones

²³ Alemania, Chile y Reino Unido (han ratificado el C.138).

²⁴ Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Perú (ha ratificado el C.112).

²⁵ Alemania (ha ratificado el C.138); Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112).

²⁶ Alemania y Reino Unido (han ratificado el C.138).

²⁷ Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Guinea y Perú (han ratificado el C.112).

²⁸ República de Corea y Rumania (han ratificado el C.138); Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Guinea (ha ratificado el C.112).

de pesca o ciertos empleos en buques de pesca) deberá o debería ser considerada como peligrosa y limitada a personas de 18 años de edad o más.

NORMAS RELATIVAS AL EXAMEN MÉDICO DE APTITUD PARA EL EMPLEO

La mayor parte de los buques de pesca cuentan solamente con el número mínimo requerido de personas a bordo. Por ello, la incapacitación de tan sólo uno de los pescadores puede representar una considerable carga adicional para el resto de la tripulación. Los capitanes y oficiales reciben en general formación en primeros auxilios y otras intervenciones médicas, y los buques de pesca están equipados normalmente con suministros médicos básicos. No obstante, es difícil transportar a pescadores enfermos o lesionados hasta un lugar en tierra donde puedan ser tratados por profesionales médicos.

Los pescadores trabajan muchas veces en condiciones extremas. Viven en un mismo espacio físico, a veces durante largos períodos. Por ello, las enfermedades contagiosas pueden representar una grave amenaza, que pone en peligro no sólo la salud de otros pescadores sino también la seguridad del barco y, en su caso, la de los pasajeros. Es particularmente importante que los pescadores que se ocupan de la preparación de alimentos no sufran afecciones que puedan transmitirse a otros mediante su trabajo.

Los pescadores deben ser capaces de adaptarse a los movimientos con frecuencia violentos del barco y de vivir y trabajar algunas veces en espacios muy reducidos. En general deben ser capaces de subir escaleras y levantar grandes pesos. Deben poder resistir la exposición a las difíciles condiciones atmosféricas que se registran con frecuencia en cubierta. Obviamente, ello varía con el tipo y lugar de las operaciones de pesca.

Por estas y otras razones, el estado de salud de los pescadores es una consideración importante que la OIT ha abordado en sus normas.

Normas internacionales

Normativa de la OIT

En 1959 la OIT adoptó el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113)²⁹. En él se establece que ninguna persona podrá ser empleada a bordo de un barco de pesca, en cualquier calidad, si no presenta un certificado que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya a ser empleada. El certificado deberá estar firmado por un médico autorizado por la autoridad competente. Esta determinará la naturaleza del examen médico que deba efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el certificado médico. Se establecen requisitos especiales sobre la

²⁹ Dos convenios similares protegen a la gente de mar: el Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16) y el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73). Aunque éstos han sido objeto de una amplia ratificación, se ha comprobado que no resuelven el problema de la gran variedad de criterios en las normas de aptitud de la gente de mar. Por ello, en 1997 se celebró una Consulta OIT/OMS que dio lugar posteriormente a la elaboración de las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

validez del certificado para las personas de menos de 21 años de edad. Si se niega el certificado a un pescador, éste podrá pedir otro reconocimiento por uno o más árbitros médicos. Al 15 de septiembre de 2002, el Convenio núm. 113 había sido ratificado por 29 Estados Miembros³⁰. El texto sustantivo del Convenio figura en el anexo I.

En la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, el Grupo de Trabajo sobre normas consideró que el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) no estaba en consonancia con las necesidades actuales en el sector de la pesca y que, por lo tanto, debería ser objeto de revisión³¹. Además indicó que uno de los elementos considerados en la revisión deberían ser las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos³².

Normativa de la OMI

Como ocurre con otros instrumentos internacionales, el Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F) contiene prescripciones relativas a la aptitud física para el personal de los barcos de pesca. Dichas disposiciones están vinculadas con los requisitos mínimos para la titulación de patronos, oficiales, maquinistas navales y operadores de radio en embarcaciones de 24 metros o más de eslora (tanto en aguas limitadas como sin límites) o, en el caso de los maquinistas, en embarcaciones impulsadas por máquina propulsora principal con una potencia igual o superior a 750 kW. Los candidatos a la titulación deben acreditar ante la Parte (en el Convenio) la aptitud física, en particular en relación con la vista y el oído. Se dispone también que los patronos y oficiales (incluidos los maquinistas navales) deben acreditar ante la Administración a intervalos periódicos no superiores a cinco años su aptitud física, en particular en lo que respecta a la vista y el oído. Hay disposiciones semejantes para el personal de radiocomunicaciones con arreglo al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM). Al parecer, no hay ningún requisito de certificación de aptitud física para otros miembros de la tripulación³³.

³⁰ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Bulgaria, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Eslovenia, España, Ex República Yugoslava de Macedonia, Francia, Guatemala, Guinea, Kirguistán, Liberia, Noruega, Panamá, Países Bajos, Perú, Polonia, Federación de Rusia, Tayikistán, Túnez, Ucrania, Uruguay y Yugoslavia.

³¹ OIT: *Nota sobre las labores* de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, 2000), pág. 44.

³² Posteriormente, la OIT y la OMS autorizaron su publicación. Luego se han incluido, mediante referencia, en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia (Convenio STCW), 1978, enmendado en 1995, en la sección B del Código STCW, Orientación sobre las normas médicas – Expedición y registro de títulos. Las Directrices tienen como destinatarios las autoridades competentes, los médicos encargados de efectuar los reconocimientos, los armadores, los representantes de la gente de mar y otras personas interesadas en la realización de exámenes médicos de aptitud de los candidatos a ocupaciones de la gente de mar y de la gente de mar en actividad. Se han elaborado para mitigar las amplias diferencias existentes en los requisitos médicos y los procedimientos de examen y para garantizar que los certificados médicos que se expiden para la gente de mar constituyen un indicador médico válido de su aptitud para las labores que habrán de realizar. Las Directrices pueden consultarse en Internet en: <http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/papers/medsp/>.

³³ STCW-F de la OMI, anexo, capítulo I, Regla 3, párrafo 1; capítulo II, Regla 1, párrafo 2.1; Regla 2, párrafo 2.2; Regla 3, párrafo 2.1, Regla 4, párrafo. 2.2; Regla 5, párrafo 2.2; Regla 6, párrafo 3.2; Regla 7, párrafo 1.1, y Regla 8, párrafo 1.1.

Legislación y práctica nacionales

Los párrafos siguientes están basados en las memorias presentadas de conformidad con las disposiciones del artículo 22 de la Constitución de la OIT por los Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 113 y en otras informaciones facilitadas a la Oficina u obtenidas por ella tanto de los Estados que han ratificado el Convenio núm. 113 como de otros Estados.

Ambito de aplicación

Algunos países tienen legislaciones nacionales referentes a los exámenes médicos que se aplican exclusivamente a los buques pesqueros³⁴. No obstante, las disposiciones pertinentes abarcan normalmente a todos los barcos mercantes o a toda la gente de mar y no excluyen a los buques de pesca ni, respectivamente, a los pescadores³⁵. Algunos países han promulgado leyes y reglamentos generales referentes a todos los lugares de trabajo, incluidos los buques de pesca³⁶.

No obstante, la legislación nacional sobre el examen médico contiene con frecuencia exclusiones de la aplicación:

- Por ejemplo, la legislación nacional no se aplica a veces a los buques pesqueros por debajo de un determinado tamaño: por ejemplo, los buques de pesca artesanales y mecanizados, así como los demás buques de pesca de aguas profundas de más de 20 metros de eslora que permanecen en el mar entre 45 y 50 días³⁷; los buques de pesca de menos de 100 TRB³⁸; los buques de pesca de menos de 30 TRB³⁹, o los buques de pesca con menos de 12 metros de eslora⁴⁰. No obstante, hay ejemplos de casos en que la legislación nacional no contiene ninguna exclusión⁴¹. En particular, la legislación de Uruguay incluye a todo el personal marítimo a bordo de los buques mercantes o pesqueros privados, incluidos los pescadores que se encuentran a bordo de las pequeñas embarcaciones; abarca además al personal de la Marina Mercante nacional, incluidas las tripulaciones de los buques de pesca.
- Asimismo, algunos países han excluido determinados tipos de buques de pesca, por ejemplo, los que practican esta actividad con fines deportivos o recreativos⁴².

³⁴ Azerbaiyán, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Guinea, Panamá, Federación de Rusia, Túnez y Ucrania (han ratificado el C.113).

³⁵ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Bulgaria, España, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Federación de Rusia y Uruguay (han ratificado el C.113); Australia, Chile, República de Corea, Dinamarca, Estonia, Grecia, India, Indonesia, Japón, Lituania, México, Nueva Zelandia, Nigeria y Reino Unido.

³⁶ Brasil y Cuba (han ratificado el C.113); Indonesia y Rumania.

³⁷ India.

³⁸ Noruega (ha ratificado el C.113).

³⁹ República de Corea y Japón.

⁴⁰ Azerbaiyán y la Federación de Rusia (han ratificado el C.113).

⁴¹ Alemania, Bélgica, Bulgaria, Cuba, Ecuador, España y Uruguay (han ratificado el C.113); Dinamarca y Reino Unido.

⁴² Azerbaiyán, Brasil, Costa Rica, Guatemala, Guinea, Países Bajos, Panamá, Polonia, Federación de Rusia y Túnez (han ratificado el C.113); Australia e India.

- Otros países han excluido del campo de aplicación de la legislación a determinadas zonas de navegación, por ejemplo en el caso de los buques que pescan en puertos o estuarios fluviales⁴³, los buques pesqueros que no están realizando un viaje a aguas de otros países, o los buques que no faenan fuera de los límites establecidos⁴⁴.
- Algunas veces las embarcaciones que no permanecen normalmente en el mar durante períodos de más de tres días están exentas de la aplicación de las leyes y reglamentos pertinentes⁴⁵. No obstante, la inmensa mayoría de los países no ha otorgado ninguna exención con respecto a las embarcaciones que permanecen breves períodos en el mar⁴⁶.

Obligación de los pescadores de presentar un certificado médico

En general, la legislación nacional prescribe que toda persona cuyos servicios se acepten a bordo de embarcaciones de pesca deberá presentar, previo examen médico, un certificado de buena salud expedido por un doctor acreditado o una consulta médica⁴⁷. Algunos países exigen un certificado médico para el empleo de todas las personas de menos de 18 años de edad, mientras que esta disposición no se aplica en el caso de los pescadores por encima de esta edad⁴⁸.

La mayoría de los países ha establecido cómo debe ser el examen médico aplicable al sector pesquero⁴⁹. En particular, en Polonia desde el 1.º de enero de 2001 los médicos autorizados a realizar exámenes preventivos de los pescadores deben aplicar las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos. Algunos Estados Miembros han dispuesto que el examen médico sea gratuito para el solicitante⁵⁰. La legislación nacional relativa a los exámenes médicos suele tener en cuenta la edad⁵¹ o las funciones desempeñadas por el soli-

⁴³ Brasil, Costa Rica, Guatemala, Guinea, Panamá, Polonia y Túnez (han ratificado el C.113); Australia y Japón.

⁴⁴ Australia, Nigeria y Nueva Zelandia.

⁴⁵ Costa Rica, Guatemala, Noruega y Túnez (han ratificado el C.113); Australia, Nigeria y Nueva Zelandia.

⁴⁶ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Cuba, Ecuador, España, Guinea, Países Bajos, Panamá, Polonia, Federación de Rusia y Uruguay (han ratificado el C.113); Dinamarca y Reino Unido.

⁴⁷ Alemania, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Guatemala, Guinea, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Túnez, Ucrania y Uruguay (han ratificado el C.113); Australia, Chile, República de Corea, Dinamarca, Estonia, Grecia, India, Indonesia, Japón, Lituania, Mauricio, México y Rumania.

⁴⁸ Nueva Zelandia y Reino Unido.

⁴⁹ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Guatemala, Guinea, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Federación de Rusia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); Australia, Chile, República de Corea, Dinamarca, Estonia, Grecia, Indonesia, Japón, Lituania, México, Nueva Zelandia y Reino Unido.

⁵⁰ Bélgica, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, Polonia y Túnez (han ratificado el C.113); Australia y Dinamarca.

⁵¹ Alemania, Bélgica, Costa Rica, Cuba, España, Guinea, Noruega, Perú, Polonia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); Rumania.

citante⁵². Por ejemplo, en España el examen se basa en protocolos específicos en función de los requisitos psicológicos y físicos y de los riesgos generales del trabajo a bordo, así como de la zona de pesca que ha de visitarse. El examen médico incluye con frecuencia revisiones de la vista y el oído⁵³.

En la mayoría de los países, los datos que deben incluirse en el certificado se especifican en el modelo de formulario⁵⁴. En concreto, Polonia indica que desde el 1.º de enero de 2001 los certificados de salud expedidos a los pescadores deben estar en conformidad con el modelo presentado en el anexo E de las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos. En el certificado médico se debe acreditar que la persona no sufre ninguna enfermedad o afección que tienda a agravarse o constituya un riesgo para los demás pescadores a bordo de la embarcación⁵⁵. Además, algunos países han establecido una lista de contraindicaciones médicas, que pueden impedir la admisión al trabajo⁵⁶.

Validez y apelación

La inmensa mayoría de los países determina el período de validez de los certificados médicos aplicables al sector de la pesca para personas de más de 21 años de edad, que normalmente es de dos años⁵⁷; con frecuencia, el certificado médico expira ya después de un año⁵⁸. La mayor parte de los países establecen que el certificado médico debe renovarse al menos anualmente en el caso de las personas de menos de 21 años de edad⁵⁹, mientras que en algunos solamente los certificados médicos de las personas de menos de 18 años expiran después de transcurrido un período de hasta un año⁶⁰. Algunos Estados Miembros especifican que, si un certificado expira durante un viaje, continúa siendo válido hasta el regreso de la embarcación⁶¹.

⁵² Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Costa Rica, Cuba, España, Guatemala, Guinea, Noruega, Perú, Polonia, Federación de Rusia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); Dinamarca, Nueva Zelandia y Rumania.

⁵³ Alemania, Costa Rica, Ecuador, España, Guinea, Liberia, Noruega, Panamá, Perú, Polonia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); República de Corea, Dinamarca y Nueva Zelandia.

⁵⁴ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Guatemala, Guinea, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Federación de Rusia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); Australia, Chile, República de Corea, Dinamarca, Estonia, Grecia, Indonesia, Japón, Lituania, México, Nueva Zelandia, Rumania y Reino Unido.

⁵⁵ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, Guinea, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Federación de Rusia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); República de Corea, Dinamarca, Japón, Nueva Zelandia y Rumania.

⁵⁶ Alemania, Azerbaiyán, Noruega, Panamá, Polonia y Federación de Rusia (han ratificado el C.113); Dinamarca.

⁵⁷ Alemania, Bélgica, Costa Rica, Cuba, Ecuador, España, Liberia, Noruega, Polonia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); Dinamarca.

⁵⁸ Azerbaiyán, Guatemala, Países Bajos, Panamá, Federación de Rusia y Ucrania (han ratificado el C.113); Chile y República de Corea.

⁵⁹ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, Guinea, Noruega, Países Bajos, Panamá, Federación de Rusia, Túnez y Ucrania (han ratificado el C.113); Chile, República de Corea y Lituania.

⁶⁰ Brasil y Cuba (han ratificado el C.113); Dinamarca, Nueva Zelandia y Reino Unido.

⁶¹ Alemania, Azerbaiyán, Ecuador, Guatemala, Guinea, Noruega, Perú, Polonia, Federación de Rusia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113); Nueva Zelandia y Reino Unido.

La mayor parte de los países ratificantes establecen que una persona a la que se haya negado el certificado médico puede impugnar el resultado del examen recurriendo a la autoridad competente y solicitando otro examen médico, que será llevado a cabo por una comisión médica especial independiente o un médico independiente autorizado⁶².

Conclusiones

De la información obtenida por la Oficina se desprende que los 29 países que han ratificado el Convenio núm. 113 no son los únicos que tienen leyes y reglamentos nacionales sobre el examen médico de los pescadores, o de la gente de mar en general, sin exclusión de los pescadores; un número considerable (al menos 16) cuentan con legislación en este ámbito. Parece que algunos países no han ratificado el Convenio debido al requisito de que los exámenes de las personas de menos de 21 años de edad tengan lugar anualmente (al parecer, consideran que una persona es adulta a los 18 y no a los 21 años de edad, y por lo tanto no exigen exámenes más frecuentes a no ser que la persona tenga menos de 18 años). Si bien varios Estados disponen que el examen médico sea gratuito, no parece que éste sea un requisito habitual.

La Oficina está examinando también cómo podrían reflejarse en la nueva norma las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

Aunque muchos países exigen exámenes médicos — y certificados médicos — para los pescadores, parece que este requisito se aplica más probablemente a los considerados como «empleados» de un armador y menos probablemente a quienes son propietarios de su propia embarcación o trabajan como «copartícipes» (es decir, con arreglo al sistema de reparto), o no mantienen relaciones de empleo formales. En esta categoría se incluirían la mayor parte de los pescadores artesanales y en pequeña escala (grupos que, al parecer, tienen tasas de letalidad, lesiones y enfermedad al menos tan elevadas como los de las grandes embarcaciones). Por ello, no está claro si el Convenio núm. 113 está contribuyendo en forma significativa a mejorar la salud y seguridad de la mayoría de los pescadores del mundo. En consecuencia, una nueva norma podría tratar de establecer disposiciones obligatorias o recomendatorias que puedan cubrir a este grupo actualmente desprotegido. Puede haber también motivos para vincular el tema del examen médico con las prestaciones en concepto de discapacidad, desempleo y readaptación profesional.

CERTIFICADOS DE COMPETENCIA Y FORMACIÓN PROFESIONAL

Como se indica en otra parte del presente informe, la pesca puede ser una profesión peligrosa. Es también una profesión cada vez más tecnológicamente avanzada, al menos en muchas pesquerías. La formación profesional es importante para conseguir que los pescadores pueden desempeñar su cometido de forma segura y eficiente. Además, les permite contar con los conocimientos prácticos necesarios para mejorar la seguridad en el ingreso y las posibilidades de carrera. La capacitación en prácticas de

⁶² Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Guinea, Liberia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Federación de Rusia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.113).

pesca responsables puede contribuir también a la conservación de las poblaciones de peces y a la protección del entorno marino.

En la Reunión tripartita de la OIT sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras se concluyó, entre otras cosas, lo siguiente:

La formación es un medio esencial para atender las cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo y estas cuestiones deberían formar parte integrante de todos los programas de formación para los pescadores. La formación, incluidos los cursos de repaso, debería abarcar las diferentes categorías de aparejos, las operaciones de pesca y las medidas de emergencia, así como reflejar las disposiciones del Convenio STCW-F y de la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126), y las de otros códigos y directrices internacionales pertinentes. Los pescadores no deberían tener que sufragar los gastos de la formación.

En términos generales, cuanto menor es la embarcación, menor es la probabilidad de que el patrón y otros oficiales deban tener un certificado de competencia. No obstante, como en el sector de la pesca hay una alta tasa de accidentes, por ejemplo, cuando la embarcación llega a naufragar debido a la pérdida de estabilidad, algunos países están comenzando a exigir certificados de competencia para los puestos clave en las embarcaciones menores. La misma tendencia se observa en la formación básica de los pescadores, y cada vez son más los intentos de ofrecer esta formación a todos los miembros de la tripulación.

Normas internacionales sobre certificados de competencia

Normativa de la OIT

En el Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125) se estipula que los Estados que ratifiquen el Convenio deberán establecer normas de calificación para los certificados de competencia que capacitan a la persona que los posee para ejercer las funciones de patrón, segundo o maquinista a bordo de un barco pesquero de las dimensiones previstas en el Convenio (más de 25 toneladas brutas de registro). Se prescribe también la edad mínima para la expedición de un certificado, los años mínimos de servicio en el mar y las materias sobre las que se deberá examinar a los candidatos. Se señala la necesidad de asegurar un sistema eficaz de inspección. Algunos de los principios contenidos en el Convenio se han incluido también en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio STCW-F) (véase *infra*). Al 15 de septiembre de 2002, el Convenio núm. 125 había sido ratificado por 10 Estados Miembros⁶³. En el anexo I figura el texto sustantivo del Convenio.

El Consejo de Administración pidió a la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, diciembre de 1999) que formulara observaciones sobre este Convenio. El Comité Tripartito manifestó su opinión de que el Convenio núm. 125 debería ser revisado para tener en cuenta la evolución de la industria pesquera, concretamente para actualizarlo de acuerdo con el nivel de tecnología en los buques pesqueros actuales. Con referencia al Convenio STCW-F de la OMI, se planteó la pregunta de si no era suficiente un instrumento internacional sobre los temas

⁶³ Alemania, Bélgica, Brasil, Djibouti, Francia, Panamá, Senegal, Sierra Leona, República Árabe Siria y Trinidad y Tabago.

relacionados con la competencia. En la Reunión tripartita se llegó al acuerdo de que, habida cuenta de los diferentes mecanismos de supervisión aplicables a los convenios de la OMI y la OIT, el método de adopción de los instrumentos de la OIT y la necesidad de una amplia cobertura, era oportuna una revisión del Convenio núm. 125. En este contexto, la Reunión tripartita recomendó al Grupo de Trabajo de la Comisión LILS la revisión del Convenio núm. 125⁶⁴ y la inclusión de este tema entre las propuestas para el orden del día de la Conferencia Internacional del Trabajo⁶⁵. Estas propuestas fueron aprobadas por la Comisión LILS y el Consejo de Administración de la OIT⁶⁶.

Normativa de la OMI

El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (STCW-F) fue adoptado en 1995 por una Conferencia de la OMI en la que participaron 74 representantes de gobiernos, la OIT, la FAO, otros organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. El Convenio contiene artículos relativos a las obligaciones generales, definiciones, ámbito de aplicación, comunicación de la información, otros tratados e interpretación, titulación, disposiciones de carácter nacional, inspección (incluida la inspección del Estado rector del puerto) y fomento de la cooperación técnica. Los requisitos detallados del Convenio pueden verse en uno de los anexos. Las prescripciones establecidas se refieren a los patrones y encargados de la guardia en las embarcaciones de eslora igual o superior a 24 metros, los jefes de máquinas y los primeros oficiales en embarcaciones impulsadas por máquina propulsora de potencia igual o superior a 750 kW, y el personal encargado de radiocomunicaciones. En el capítulo III del anexo del Convenio se incluyen los requisitos en materia de formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros. Al 30 de septiembre de 2002, el Convenio STCW-F había sido ratificado por cuatro países⁶⁷.

Comparación entre el Convenio núm. 125 y el Convenio STCW-F

Así pues, hay ahora dos convenios internacionales relacionados con los certificados de competencia: un convenio de la OIT adoptado en 1996 y un instrumento de la OMI adoptado en 1995⁶⁸. Al comparar estos instrumentos (véase el cuadro 3.1), la Oficina observa dos diferencias especialmente importantes (además del mayor detalle de las especificaciones contenidas en el Convenio STCW-F):

- el Convenio STCW-F incluye, mediante las disposiciones contenidas en el capítulo III de su anexo, prescripciones relativas a la formación sobre seguridad de todo el personal de los buques pesqueros, lo que no ocurre en el Convenio núm. 125;
- el Convenio STCW-F incluye disposiciones relativas a la inspección por el «Estado rector del puerto», lo que no ocurre en el Convenio núm. 125.

⁶⁴ OIT: *Nota sobre las labores*, op. cit., pág. 45.

⁶⁵ Documento GB.277/LILS/4.

⁶⁶ Documentos GB.277/11/2, párrafo 8 y GB.277/205.

⁶⁷ Dinamarca, Islandia, Federación de Rusia y Ucrania.

⁶⁸ Otro instrumento de la OIT, el Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53), que se aplica a los buques de más de 200 TRB, no excluye a los buques de pesca.

Cuadro 3.1. Comparación entre las disposiciones del Convenio núm. 125 y las del Convenio STCW-F

Tema	Convenio núm. 125 de la OIT	Convenio STCW-F
Campo de aplicación y definiciones	<p>El término «barco pesquero» comprende todos los barcos y buques de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas y que estén matriculados en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio, <i>con excepción de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — los barcos y buques de menos de 25 toneladas brutas de registro; — los barcos y buques dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares; — los barcos y buques empleados en la pesca deportiva o de recreo; — los barcos dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías. <p>La autoridad competente puede, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, excluir del campo de aplicación del presente Convenio a los barcos dedicados a la pesca costera, de acuerdo con la definición que de ésta dé la legislación nacional.</p> <p>Se definen los términos «capitán o patrón», «segundo de a bordo» y «maquinista».</p>	<p>«Buque pesquero» es un buque utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar. «Buque pesquero de navegación marítima» significa un «buque pesquero distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas, o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias».</p> <p>En la Regla 1/2 del anexo se dispone, entre otras cosas, que «si la Administración de una Parte no considera razonable o viable la aplicación de todas las prescripciones» de algunas reglas del capítulo II (véase <i>infra</i>) «al personal que preste servicio a bordo de un buque pesquero de eslora inferior a 45 metros que opere exclusivamente desde sus puertos y pesque dentro de sus aguas limitadas, podrá determinar cuáles de esas reglas no deben aplicarse, total o parcialmente, a dicho personal, sin detrimento de los principios de seguridad del Convenio».</p> <p>El Convenio «se aplicará al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte».</p> <p>En la Regla 1 del anexo se presentan también las definiciones de «aguas limitadas» y «aguas sin límites», así como de «patrón», «oficial», «oficial encargado de la guardia de navegación», «oficial de máquinas», «jefe de máquinas», «primer oficial de máquinas» y «radiooperador».</p>
Certificados	<p>Los Estados deberán establecer normas de calificación para los certificados de competencia de patrón, segundo o maquinista.</p> <p>Todos los barcos pesqueros a los cuales se aplica el presente Convenio deberán llevar a bordo un patrón que posea un certificado.</p> <p>Todos los barcos pesqueros de más de 100 toneladas brutas de registro que son utilizados en operaciones y regiones determinadas por la legislación nacional deberán llevar a</p>	<p>En el capítulo II del Convenio se establece, en sus reglas, los requisitos mínimos aplicables a la titulación de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — patrones (Regla 1) y oficiales (Regla 2) que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en aguas sin límites; — patrones (Regla 3) y oficiales (Regla 4) en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en aguas limitadas;

Tema	Convenio núm. 125 de la OIT	Convenio STCW-F
	<p>bordo un segundo que posea un certificado.</p> <p>Todos los barcos pesqueros con un motor cuya potencia sea superior a la que determine la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, deberán llevar a bordo un maquinista que posea un certificado (se prevén algunas excepciones).</p> <p>Excepciones para casos individuales. Los certificados de patrón, segundo o maquinista pueden ser de primera o de segunda clase, según el tamaño de los barcos de pesca, el tipo y naturaleza de sus operaciones y la región de pesca, conforme determine la legislación nacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> — jefes de máquinas (Regla 5) y primeros oficiales (Regla 5) de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW; — personal encargado de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones (Regla 6) a bordo de buques pesqueros. <p>Se establecen también los requisitos para garantizar en todo momento la competencia y la actualización de los conocimientos de patrones y oficiales (Regla 7) y del personal del SMSSM (Regla 8).</p>
Formación básica sobre seguridad	<p>Las prescripciones se refieren únicamente a los patrones, segundos y maquinistas.</p>	<p>El capítulo III se refiere a la formación básica sobre seguridad (técnicas de supervivencia; prevención de incendios y lucha contra incendios; procedimientos de emergencia; nociones de primeros auxilios; prevención de la contaminación marina; prevención de accidentes a bordo) para todo el personal de los buques pesqueros (la Administración deberá determinar si se han de aplicar al personal de los buques pesqueros pequeños o al personal ya empleado en los buques pesqueros).</p>
Guardia	<p>Los patrones y segundos deben tener conocimientos sobre los reglamentos relativos a los abordajes, la navegación y temas afines.</p>	<p>En el capítulo IV se establecen los principios básicos que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros.</p>
Edad mínima y experiencia profesional mínima para otorgar un certificado de competencia	<p>La edad mínima para otorgar un certificado de competencia no deberá ser inferior a:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 20 años para capitán o patrón; — 19 años para segundo de a bordo; — 20 años para maquinista. <p>Puede fijarse la edad mínima en 18 años para el servicio en calidad de patrón en un barco dedicado a la pesca costera, y para el servicio en calidad de maquinista en barcos de pesca con un motor cuya potencia</p>	<p>Los aspirantes a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en aguas sin límites y los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW, deben haber cumplido 18 años de edad.</p> <p>Hay prescripciones sobre el tiempo de servicio.</p>

Tema	Convenio núm. 125 de la OIT	Convenio STCW-F
	<p>sea inferior a cierto nivel, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores.</p> <p>La experiencia profesional mínima para conceder un certificado de competencia en calidad de segundo de a bordo no será inferior a tres años de servicio en el mar en trabajos de cubierta.</p> <p>La experiencia profesional mínima para conceder un certificado de competencia en calidad de patrón no será inferior a cuatro años de servicio en el mar en trabajos de cubierta (son posibles algunas excepciones).</p> <p>La experiencia profesional mínima para conceder un certificado de competencia de maquinista no será inferior a tres años de servicio en el mar en la sala de máquinas (son posibles algunas excepciones).</p> <p>Será posible reducir el período de servicio en el mar requerido en el caso de las personas que hayan terminado con éxito un curso de formación aprobado, pero en ningún caso dicho período podrá ser inferior a 12 meses.</p>	<p>Es posible también sustituir parte del período de embarco en buques pesqueros por un período de embarco aprobado como oficial encargado de las guardias de navegación en buques de navegación marítima contemplados en el Convenio STCW o por un período de formación especial.</p>
Exámenes	<p>Los candidatos a los certificados de competencia deberán demostrar un conocimiento adecuado de una serie de materias (especificadas en los artículos 11 y 12).</p>	<p>Los candidatos a la titulación deben haber «superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios». El contenido de los mismos se especifica con detalle en el capítulo II. Un aspirante que posea un certificado de competencia válido, expedido de conformidad con lo dispuesto en el Convenio STCW, no necesita volver a examinarse de algunos temas.</p>
Disposiciones ejecutorias	<p>El Estado deberá asegurar, mediante un sistema eficaz de inspección, la debida aplicación de la legislación nacional.</p> <p>La legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio señalará los casos en que las autoridades de un Estado Miembro puedan detener barcos matriculados en su territorio por violación de dicha legislación.</p>	<p>Cada Parte habilitará mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los casos notificados de incompetencia, acciones u omisiones que puedan constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana, o los bienes en el mar, o para el medio marino, por parte de personal con títulos ...</p> <p>Cada Parte deberá prever sanciones penales o disciplinarias ...</p>

Tema	Convenio núm. 125 de la OIT	Convenio STCW-F
	<p>La legislación nacional prescribirá las sanciones o medidas disciplinarias para los casos en que no se respete dicha legislación, en particular, cuando el armador de un barco de pesca haya contratado a una persona que no posea el certificado exigido y cuando una persona haya obtenido por fraude o mediante documentos falsificados un contrato para ejecutar trabajos para los que se requiere el certificado de calificación.</p>	<p>En particular, esas sanciones penales o disciplinarias se establecerán y ejecutarán en los casos en que:</p> <ul style="list-style-type: none"> — un propietario, el agente de éste o el patrón hayan contratado a una persona que no posea un título; — un patrón haya permitido que una determinada función o servicio ... haya sido llevada a cabo por alguien sin la debida titulación o la correspondiente dispensa; — una persona haya obtenido, con fraude o documentación falsa, un contrato para ejercer alguna de las funciones o desempeñar una determinada tarea ... <p>La Parte bajo cuya jurisdicción se encuentre un propietario o agente del propietario o cualquier persona de la que se sospeche con motivos fundados que ha sido responsable o que tiene conocimiento de una presunta inobservancia ... cooperará en todo lo posible con la Parte que le comunique su propósito de iniciar procedimientos con arreglo a su jurisdicción.</p> <p>Las disposiciones sobre la inspección del Estado rector del puerto se recogen en el artículo 8.</p>

Normas internacionales sobre la formación profesional

Recomendación núm. 126

La Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126), como su nombre indica, establece orientaciones referentes a la formación de los pescadores. Está dividida en cinco partes principales: campo y aplicación y definiciones; planificación y administración nacionales; programas de formación; métodos de formación, y cooperación internacional. En cuanto recomendación, este instrumento no está sometido a ratificación y, por lo tanto, los Estados Miembros no deben presentar memorias sobre su aplicación previstas con arreglo al artículo 22. La Recomendación núm. 126 se distingue del Convenio núm. 125 y del Convenio STCW-F porque ofrece orientación considerable sobre cuestiones relacionadas, como sus títulos indican, con la planificación, la coordinación, el financiamiento y los métodos de formación. En el anexo I se adjunta el texto sustantivo de esta Recomendación.

Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros

El «Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros» contiene orientación muy detallada sobre la formación y titulación del personal de los buques pesqueros grandes y pequeños, y sobre la pesca en escala industrial. Su objetivo es ofrecer orientación a los responsables de elaborar, establecer o revisar los planes nacionales de formación para los programas de formación y titulación destinados al personal de los buques pesqueros.

El documento original titulado «Guía para la formación y titulación de los pescadores» fue preparado por un Grupo de Trabajo conjunto FAO/OIT/OMI a principios de los años ochenta, y publicado en 1985. Estaba basado en gran medida en el Convenio núm. 125 y en la Recomendación núm. 126. En aquellas fechas, la OMI no tenía un convenio referente a la formación de los pescadores. En 1997, el Comité de Seguridad Marítima propuso la revisión del citado documento, fundamentalmente para armonizarlo con las disposiciones del Convenio STCW-F y el Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la FAO. La propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración de la OIT y la FAO. Se estableció un Grupo de Trabajo Mixto FAO/OIT/OMI que se reunió dos veces, en 1998 y 1999, para llevar a cabo esa labor. Previa consideración del Consejo de Administración de la OIT⁶⁹, el Comité de Seguridad Marítima y la FAO, la versión revisada fue publicada por la OMI en 2001.

Las principales revisiones que se propuso incluir en la publicación, que tiene actualmente 312 páginas en su versión inglesa, incluían la armonización con las disposiciones del Convenio STCW-F, en particular un nuevo capítulo referente a la «opción de la formación en capacitaciones funcionales»⁷⁰; la adición de un nuevo capítulo y anexo sobre el Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la FAO; la incorporación de un anexo sobre la fatiga, y la inclusión de un anexo sobre los principios que deberán observarse en las guardias de máquinas. El documento revisado contiene orientaciones sobre la mayor parte de las cuestiones incluidas en la Recomendación núm. 126 de la OIT. Es también mucho más detallado que la Recomendación.

⁶⁹ Véase el documento GB.277/14, párrafo 71.

⁷⁰ La «opción de la formación en capacitaciones funcionales» brinda orientaciones a las administraciones nacionales para utilizar una formación basada en capacitaciones y evaluar los acuerdos correspondientes con los sistemas establecidos para determinar la competencia del personal de los buques de pesca. Este sistema de formación basado en las capacitaciones supone unos planteamientos de los planes de estudio, métodos de enseñanza, evaluación y titulación, que difieren de los tradicionalmente utilizados. Se centra en la capacidad de una persona para llevar a cabo tareas que suponen destrezas y capacitaciones y la aplicación práctica de conocimientos en toda una serie de situaciones operacionales variables. Se determina que hay competencia cuando el pescador puede demostrar su capacidad para llevar a cabo una serie predeterminada de destrezas o funciones a un nivel mínimo determinado.

*Normas regionales**Unión Europea*

La Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo establece los requisitos generales sobre la formación de los trabajadores de todos los sectores. La Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca contiene disposiciones sobre la formación de los trabajadores. El artículo 9 se refiere, en general, a la formación aplicable a todos los trabajadores de los buques pesqueros; en el artículo 10 se hace referencia a la capacitación de personas que puedan mandar un buque. La Directiva 92/29/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques establece, entre otras cosas, que cada Estado Miembro adoptará las medidas necesarias para que «todas las personas destinadas a trabajos de a bordo reciban durante su formación profesional marítima una formación básica relativa a las medidas de asistencia médica y de socorro que deban tomarse de inmediato en caso de accidente o de extrema urgencia médica» y que «el capitán y el trabajador o los trabajadores en los que aquél ... hubiere delegado el uso del botiquín, reciban una formación específica actualizada periódicamente, por lo menos cada cinco años, que tenga en cuenta los riesgos y necesidades específicas de las diferentes categorías de buques y se atenga a las orientaciones generales definidas en el anexo V» (en el que se presenta información más detallada sobre la formación técnica del capitán y los trabajadores designados).

Africa meridional

En el Africa meridional, el Protocolo de la Comunidad para el Desarrollo de Africa Meridional establece, en su artículo 15, que los Estados Parte (en el Protocolo) deben aplicar las normas de la Organización Marítima Internacional relativas a la titulación de los marinos, maquinistas navales, capitanes de buques y otro personal marítimo⁷¹.

Legislación nacional referente a los certificados de competencia

Los párrafos siguientes están basados en las memorias referentes a la aplicación del Convenio núm. 125, presentadas a la OIT por los Estados ratificantes de conformidad con las disposiciones del artículo 22 de la Constitución de la OIT, y en la información sobre otros países facilitada a la Oficina u obtenida por ella.

⁷¹ Citado por J. Dahl y A. Masarakufa en «Conditions of Work in the Fisheries Sector — An overview of SADC Member States», documento inédito, encargado por la OIT y preparado por la Unidad de Investigación de la Política Económica de Namibia (agosto de 2002).

Ambito de aplicación

Algunos países tienen leyes y reglamentos nacionales referentes a los certificados de competencia, que se aplican exclusivamente a los buques pesqueros⁷². En otros países, las disposiciones pertinentes abarcan normalmente a todos los buques mercantes o toda la gente de mar, sin exclusión de los buques de pesca ni los pescadores⁷³.

La legislación nacional sobre el contrato de enrolamiento contiene con frecuencia exclusiones de la aplicación:

- La legislación nacional algunas veces no se aplica a los buques de pesca por debajo de un determinado tamaño: por ejemplo, de menos de 25 toneladas⁷⁴; menos de 30 TRB⁷⁵; menos de 16,5 metros⁷⁶; menos de 200 toneladas brutas⁷⁷. No obstante, cabe citar algunos ejemplos en que la legislación nacional no contiene ninguna exclusión⁷⁸.
- Además, algunos países han excluido determinados tipos de buques pesqueros, por ejemplo, los dedicados a la pesca deportiva o recreativa⁷⁹ y los buques de investigación pesquera y de protección⁸⁰.
- Otros países excluyen determinadas zonas de navegación, por ejemplo, los buques de pesca que no faenan fuera de los límites establecidos⁸¹, los buques pesqueros que realizan viajes sin introducirse en aguas de otro país⁸², los buques pesqueros que no faenan en alta mar⁸³ y los buques pesqueros dedicados a la pesca costera⁸⁴.

Finalmente, la legislación nacional dispone con frecuencia que la autoridad competente puede permitir en casos individuales que un buque pesquero salga a la mar sin el complemento total de personal certificado⁸⁵, por ejemplo, si no se encuentran sustitutos disponibles y no es peligroso dejar que el barco se haga a la mar, en caso de fuerza mayor, etcétera.

⁷² Bélgica (ha ratificado el C.125); Dinamarca, España, Lituania, Noruega, Países Bajos, Túnez y Reino Unido.

⁷³ Alemania, Panamá, Senegal, República Arabe Siria y Trinidad y Tabago (han ratificado el C.125); Australia, República de Corea, Dinamarca, España, Estados Unidos, Estonia, Grecia, India, Indonesia, Japón, Lituania, México, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido y Rumania.

⁷⁴ Sierra Leona y la República Arabe Siria (han ratificado el C.125); Noruega.

⁷⁵ Japón.

⁷⁶ Reino Unido.

⁷⁷ Estados Unidos.

⁷⁸ Alemania y Senegal (han ratificado el C.125); Noruega.

⁷⁹ Trinidad y Tabago (ha ratificado el C.125); Australia, India, Noruega y Perú.

⁸⁰ Bélgica y Trinidad y Tabago (han ratificado el C.125).

⁸¹ Nueva Zelandia.

⁸² Australia.

⁸³ Estados Unidos.

⁸⁴ Bélgica, República Arabe Siria y Trinidad y Tabago (han ratificado el C.125).

⁸⁵ Alemania, Bélgica, Senegal, República Arabe Siria y Trinidad y Tabago (han ratificado el C.125); Noruega y Polonia.

Requisitos en materia de certificados de competencia

En el cuadro 3.2 se resume la información recibida de varios Estados Miembros, ratificantes y no ratificantes, acerca de los requisitos en materia de certificados de competencia, tal como se especifica en el Convenio núm. 125.

Legislación nacional referente a los programas de formación profesional

En Dinamarca, una orden establece que ninguna persona puede realizar un trabajo a bordo de un buque pesquero, cualquiera que sea su tonelaje, sin haber completado el curso básico para el personal auxiliar de los barcos o un curso de seguridad para pescadores de tres semanas de duración aprobado por la autoridad marítima danesa y haber obtenido un certificado que lo acredite. Los pescadores de más edad, que hayan trabajado a bordo de barcos pesqueros con anterioridad, podrán mantener su empleo en el mar si superan un curso especial de una semana de duración. En 1994, la Autoridad Marítima Danesa, en cooperación con la Organización de Pescadores de Dinamarca (armadores) y la Unión General de Trabajadores de Dinamarca, introdujo un programa para la formación de pescadores comerciales. La formación consiste en un curso de seguridad para pescadores de tres semanas de duración, y luego seis meses de servicio en el mar, seguidos de 22 semanas de capacitación en tierra más 12 meses de servicio en el mar. La formación es voluntaria para los pescadores jóvenes, pero permite a éstos comenzar su formación a los 16 años si hay un acuerdo, que cubra el período completo de educación, entre el pescador joven y la Organización de Pescadores de Dinamarca. La formación para los pescadores comerciales goza del mismo reconocimiento que el curso básico para personal auxiliar de buques, que ofrece la posibilidad de contratar a un auxiliar ordinario a bordo de los buques mercantes. Las personas que han superado el examen de patrón pueden presentarse también a exámenes similares para buques mercantes de menos de 3.000 toneladas. Las personas que abandonan este sector pueden, a través de un sistema general para todos los sectores, recibir la formación adicional necesaria para obtener la competencia deseada en tierra.

El sistema tradicional para la expedición de certificados de competencia de los pescadores en el Reino Unido ha sido el examen escrito, seguido de un examen oral final. En paralelo con el sistema de los exámenes escritos está el procedimiento de calificación profesional conocido con el nombre de *National Vocational Qualification (NVQ)*, que permite a un candidato demostrar su competencia en las tareas, en vez de someterse a un examen de tipo tradicional. Los conocimientos de los candidatos se comprueban también por otros medios antes de que se reconozca su competencia.

En España, el Instituto Social de la Marina (ISM) tiene siete escuelas para formación profesional pesquera y náutica; esta formación se divide en cinco ciclos de grado medio y superior de la familia profesional marítima-pesquera. Los planes de capacitación se elaboran en consulta con el sector de la pesca.

En Mauricio, el Ministerio de Pesca, con la colaboración de la Escuela de Formación Marítima lleva a cabo un curso de formación para los pescadores que faenan en los bancos de pesca. Cada sesión de formación dura dos semanas y, una vez superado el curso, se concede un certificado de competencia (*Bank Fisherman Proficiency Certificate*).

La ley de educación de Noruega regula toda la educación primaria y secundaria. El modelo principal para la formación profesional supone dos años de estudios teóricos

en la escuela secundaria superior (un curso básico y un curso avanzado I) y un año de aprendizaje. Los cursos que corresponden a los pescadores son los siguientes: curso básico de agricultura; pesca y silvicultura; curso avanzado I y pesca y capturas. Después de dos años de aprendizaje, el candidato puede pasar un examen para obtener el certificado de aprendiz de pescador. La formación necesaria en materia de seguridad se imparte durante el período de aprendizaje.

En Namibia, una institución establecida en Walvis Bay ofrece formación de acuerdo con las normas del Convenio STCW-F. Capacita también a los inspectores y observadores pesqueros, así como a los ayudantes técnicos para los inspectores de pesca⁸⁶.

En Túnez, un decreto establece el sistema de formación profesional para los trabajadores especializados a bordo de los buques pesqueros.

En otros países (por ejemplo, Polonia y Rumania), la formación para el sector pesquero es al parecer competencia de las academias o colegios náuticos. Una ley especial relativa a la promoción del empleo de la gente de mar se aplica a los trabajadores que trabajan en los buques contemplados en la ley sobre la gente de mar. En Panamá, no hay ningún centro especial de formación para los pescadores. No obstante, la escuela náutica (para los marinos mercantes) ha establecido un programa especial de formación con asistencia del Japón.

Conclusiones

El carácter peligroso de las actividades pesqueras (véase *infra*), la creciente complejidad técnica de la pesca y la necesidad de garantizar que los pescadores reciban formación o sean de alguna manera conscientes de las cuestiones relacionadas con la pesca responsable parecerían indicar la conveniencia de promover la formación mediante una norma internacional.

De los dos convenios internacionales referentes a este tema, el Convenio núm. 125 de la OIT y el Convenio STCW-F, este último parece ser el instrumento más moderno y completo. Como ya se ha señalado, va más allá del Convenio núm. 125, ya que exige la formación en materia de seguridad para todo el personal de los buques pesqueros y la «inspección del Estado rector del puerto» (aunque estas disposiciones sólo serían aplicables a un porcentaje relativamente pequeño de la flota pesquera mundial). Por otro lado, el Convenio STCW-F, a pesar de haberse adoptado en 1995, ha sido ratificado por menos Estados que el Convenio núm. 125. Además, muchas disposiciones de la Recomendación núm. 126 continúan siendo pertinentes para muchos aspectos de la formación profesional de los pescadores.

Teniendo esto en cuenta, parece que la nueva norma de la OIT para el sector pesquero podría incluir disposiciones obligatorias — pero generales — referentes a la formación y quizá disposiciones recomendatorias más detalladas, vinculadas con el Convenio STCW-F y el Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros.

DOCUMENTOS DE IDENTIDAD PARA LOS PESCADORES

Muchos pescadores, como otra gente de mar, entran en territorios de Estados distintos de su Estado de nacionalidad con el fin de: tomar licencia en tierra, incorporarse

⁸⁶ Citado por J. Dahl y A. Masarakufa, *op. cit.*

o transferirse a otro barco, pasar en tránsito con el objeto de incorporarse a un barco en otro país o para su repatriación. Por ello, se ha planteado la conveniencia de ofrecer a los pescadores un documento que facilite la licencia temporal en tierra o los viajes, propuesta promovida en recientes reuniones de la OIT, particularmente por los representantes de organizaciones de pescadores.

Normas internacionales

El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (núm. 108) establece la forma y contenido de los documentos de identidad de la gente de mar, y dispone su reconocimiento recíproco con el fin de evitar las dificultades e inconvenientes que pueden surgir cuando la gente de mar toma licencia en un puerto extranjero, viaja en tránsito o se encuentra en proceso de repatriación⁸⁷. En el artículo 1 del Convenio se establece que «se aplica a todo marino empleado con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima». En el artículo 1, 2) se dispone además que «en caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país previa consulta a las organizaciones de armadores y gente de mar interesadas». Al 15 de septiembre de 2002, este Convenio había sido ratificado por 61 Estados Miembros.

El Grupo de Trabajo sobre normas de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de la OIT, no examinó específicamente el Convenio núm. 108; no obstante, planteó el tema de los documentos de identidad de los pescadores durante sus deliberaciones acerca del Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). Entre otras cosas, el Grupo de Trabajo:

Estimó que [el Convenio núm. 114] debía ser objeto de revisión parcial para que se incluyeran en él nuevas disposiciones relativas a un documento de identificación de los pescadores sobre la base del que se aplica para la gente de mar. Se consideró que la evolución de la industria pesquera hacia una actividad mundializada requería que los pescadores contaran con la documentación aludida a fin de facilitar el otorgamiento de visados, licencias para desembarcar en tierra o en puerto en caso de repatriación.

El Consejo de Administración, al considerar las propuestas referentes a la revisión del Convenio núm. 114, se manifestó de acuerdo con la recomendación de revisión parcial del Convenio núm. 114 pero no formuló observaciones expresas sobre el tema de un documento de identidad para los pescadores⁸⁸.

En marzo de 2002, el Consejo de Administración de la OIT, en su 283.^a reunión, introdujo un punto urgente en el orden del día de la 91.^a reunión (junio de 2003) de la Conferencia Internacional del Trabajo, referente a la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar con miras a la adopción de un protocolo al Convenio núm. 108. Esta cuestión será analizada de acuerdo con el procedimiento

⁸⁷ OIT: D. Pentsov: «Gente de mar», en *Las normas internacionales del trabajo: Un enfoque global* (Ginebra, 2001), págs. 583-664.

⁸⁸ Documentos GB.277/11/2, párrafo 8; GB.277/LILS/4, párrafo 50; GB.277/LILS/WP/PRS/2, párrafo I.3.

de simple discusión establecido en virtud del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia Internacional del Trabajo, y el nuevo instrumento será examinado con miras a su posible adopción por la Conferencia en su 91.^a reunión en junio de 2003⁸⁹. En la fecha en que se preparó este informe sobre la legislación y la práctica en la materia, no se había deliberado todavía acerca de si el protocolo relativo al Convenio núm. 108 debería aplicarse o no a los pescadores.

Requisitos regionales

El Acuerdo de Schengen y el Reglamento (CE) núm. 539/2001 del Consejo, de 15 de marzo de 2001, es el marco en que se establecen reglamentos uniformes de inmigración para 15 Estados europeos. Es un texto de aplicación general y no contiene disposiciones especiales referentes a la gente de mar ni a los pescadores⁹⁰.

Legislación y práctica nacionales

En general, la información a disposición de la Oficina indica que los pescadores que trabajan en el extranjero pueden obtener el documento de identidad de la gente de mar o libreta de servicio. Esta parece ser la situación en varios países⁹¹. En los Países Bajos, se conceden libretas de servicio. Toda la gente de mar, incluido el personal de los buques de pesca, debe poseer un pasaporte. En España, las personas que trabajan en el mar que no son españolas deben embarcar con un documento de identidad marítimo mencionado en el Convenio núm. 108, entregado por otro país de conformidad con las disposiciones del artículo 32 de la orden del 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre el despacho de buques.

En algunos países, por ejemplo, en los Estados Unidos, los pescadores no reciben aparentemente estos documentos. Noruega tampoco expide documentos de identidad para el personal de los buques de pesca, independientemente de la zona de comercio (la reglamentación pertinente relativa a la gente de mar, Reglamento sobre la Supervisión del Servicio Marítimo de 25 de noviembre de 1988 (núm. 940), excluyen, en su sección 5, al personal de los buques de pesca o captura si estos buques se emplean para la pesca o la captura). En el Reino Unido, el Reglamento de 1987 sobre la Marina Mercante impide actualmente la expedición de documentos de identidad de la gente de mar del Reino Unido (*British Seamen's Cards*) a la gente de mar del Reino Unido empleada en buques de pesca, aunque se está preparando una nueva reglamentación para resolver este problema.

En el Canadá, en Columbia Británica, el sector de la pesca se limita a las aguas costeras occidentales del Canadá y no son necesarios los documentos de identidad. En cambio, en Terranova todos los pescadores comerciales deben tener tarjetas de

⁸⁹ Puede verse un examen detallado de este tema en OIT: *Mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar*, Informe VII(1), Conferencia Internacional del Trabajo, 91.^a reunión (Ginebra, 2003).

⁹⁰ Puede verse un examen del Acuerdo y sus repercusiones en el movimiento de la gente de mar en el Informe VII(1), *ibíd.*

⁹¹ Dinamarca, España, Japón (en cuanto a los incluidos en la ley sobre los marinos, es decir, buques pesqueros marítimos de 30 toneladas brutas o más), Mauritania, México, Panamá, Polonia, Rumania y Túnez.

registro en las que se indique que están registrados ante la Junta de certificación de pescadores profesionales (*Professional Fish Harvesters Certification Board, PFHCB*) y están autorizados a pescar en la provincia. El tema de los documentos de identidad para los arrastreros en aguas de altura es una cuestión regulada por los convenios colectivos. En la India, no hay un documento de identidad específico para el personal de los buques de pesca que trabajan en el extranjero, excepto el pasaporte y los certificados de competencia (para quienes los han obtenido). Los gobiernos de los Estados distribuyen tarjetas de identidad a los pescadores.

En Malasia, el Departamento de Pesca ha expedido tarjetas de identidad a los pescadores para facilitar la identificación y control de los mismos. Los pescadores extranjeros deben tener un permiso especial del Director General de Pesca para trabajar a bordo de los buques pesqueros de Malasia. En Mauricio, los pescadores reciben cartillas de registro permanentes.

Conclusiones

De la información obtenida por la Oficina se desprende que el acceso a los documentos de identidad es especialmente importante para los pescadores que trabajan en buques extranjeros o buques que realizan viajes internacionales. Al parecer, este tema podría resolverse en la nueva norma sobre la pesca con una disposición obligatoria o recomendatoria en la que se pida a los Estados ratificantes que otorguen tarjetas de identidad a los pescadores empleados en buques extranjeros o que realizan viajes internacionales.

CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN/CONTINUIDAD DEL EMPLEO

Son varias las formas en que los pescadores obtienen empleo en los buques de pesca. Algunos son contratados directamente por el capitán del buque, otros por el armador y otros a través de los sindicatos. Muchos pescadores se introducen en este sector trabajando para su padre o junto a él en una embarcación de propiedad familiar. En algunos países o regiones dentro de los países, se han realizado esfuerzos por «profesionalizar» la pesca, integrando las cuestiones del empleo, la formación (en particular la relativa a la seguridad) y el registro. Estos esfuerzos pueden implicar iniciativas para aumentar la seguridad, estabilizar los ingresos y tratar de reducir el esfuerzo de pesca con el fin de impedir la sobrepesca.

Algunos pescadores migrantes pueden encontrar empleo a través de agencias de contratación y colocación. En los últimos años, la OIT ha recibido o tenido conocimiento de informaciones sobre prácticas abusivas en algunas de estas agencias. Entre los problemas al respecto cabe señalar los siguientes: impago, contratos falsos y alojamiento de los pescadores en hoteles y barracones flotantes en condiciones pésimas de alojamiento. Si bien los gobiernos de los países afectados parecen haber tomado medidas para abordar estos problemas, la situación persiste. En determinado momento, la República Popular de China llegó a prohibir a sus nacionales que trabajaran en buques de Taiwán (China) mientras no mejoraran las condiciones⁹².

⁹² Información recogida en «China through a lens», www.china.org.cn/features/photos/index.htm (julio de 2002) (sitio consultado el 26 de noviembre de 2002).

El tema de la contratación y colocación quizá sea pertinente únicamente para algunos segmentos del sector de la pesca, en particular en lo que se refiere al empleo de los pescadores en buques con pabellón extranjero. Estos instrumentos, o al menos los principios que reflejan, pueden ser de especial interés para los países que suministran gran número de pescadores a las flotas extranjeras.

Contratación y colocación

Normas internacionales

No hay ningún instrumento específico sobre este tema en que se considere expresamente a los pescadores. No obstante, hay dos instrumentos aplicables a la gente de mar, el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179) y la Recomendación correspondiente (núm. 186), que podrían aplicarse a la pesca comercial internacional. El Convenio núm. 179 revisó un instrumento anterior de la OIT, el Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9), en el que se disponía, entre otras cosas, que «la colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos por una persona, sociedad o empresa ...». En el Convenio núm. 179 se prevé la posibilidad de empresas privadas de contratación y colocación, pero se exige que funcionen de conformidad con un sistema de licencias o certificados u otros tipos de regulación. Este Convenio tiene varias disposiciones tendentes a garantizar que la gente de mar posea las calificaciones necesarias, o tenga contratos conformes a las normas establecidas por la legislación y los convenios colectivos aplicables, conozca los derechos y obligaciones que resultan de su contrato de trabajo antes o durante el proceso de contratación, y pueda examinar sus contratos de trabajo antes de haberlos firmado y reciba copias de los mismos después de su firma. Hay también disposiciones sobre los procedimientos en caso de quejas. En el Convenio núm. 179 se establece, en particular, que «todo Miembro deberá ... velar por que las retribuciones u otras sumas debidas por la contratación o la colocación de la gente de mar no estén ni total o parcialmente ni directa o indirectamente a cargo de la gente de mar». En el artículo 3 se estipula lo siguiente: «Ninguna disposición del presente Convenio perjudicará de modo alguno la facultad de la gente de mar de ejercer los derechos humanos fundamentales, incluidos los derechos sindicales». Al 15 de septiembre de 2002, este Convenio había sido ratificado por seis Estados. Como en el caso de otros convenios adoptados en 1996, en el Convenio núm. 179 se dispone, en su artículo 1, 2) que «en la medida en que lo considere factible, la autoridad competente, previa consulta, según los casos, con las organizaciones representativas de los propietarios de los buques de pesca y de los pescadores ... puede aplicar las disposiciones del Convenio a los pescadores ...».

Continuidad del empleo

Normas internacionales

En su reunión de noviembre de 1978, la Comisión de la OIT sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera adoptó, entre otras, una *Resolución sobre la estabilización del empleo y los ingresos*. Entre otras cosas, en la Resolución se «pide [a la

Oficina] ... que se lleve a cabo un estudio con miras a determinar hasta qué punto las disposiciones del Convenio núm. 145 y la Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 154), podrían aplicarse a los pescadores ...». Estas normas no se aplican específicamente a los miembros de la tripulación que se encuentran a bordo de un barco de navegación marítima «dedicado a la pesca». Por ello, no se examinan aquí detenidamente. No obstante, la Oficina reconoce la necesidad de obtener información sobre la legislación referente a la continuidad del empleo y el registro de los pescadores. La Oficina no ha podido obtener información detallada sobre este tema, pero sí sobre algunos Estados Miembros, o al menos sobre algunas regiones de los Estados Miembros.

Legislación y práctica nacionales

Al preparar el presente informe, la Oficina no pidió específicamente a los Estados Miembros que facilitaran información referente al registro de los pescadores. No obstante, ha observado que el acceso al trabajo como pescador comercial está relacionado muchas veces con temas como la competencia y la formación. Por ejemplo, en algunos países no se puede contratar a pescadores en los buques, o al menos en los busques de determinado tamaño, a no ser que tengan certificados (para algunos puestos) o hayan recibido al menos formación básica sobre seguridad, requisito también del Convenio STCW-F de la OMI (véase la sección sobre certificados de competencia y formación profesional). En muchos países, el acceso a las pesquerías puede estar relacionado con las licencias para pescar. A su vez, estas licencias pueden estar vinculadas al buque o al individuo.

En el Canadá, en Terranova, se está intentando desde hace varios años «profesionalizar» la pesca comercial. Ello se ha hecho por varias razones, como se especifica en la ley de pescadores profesionales. En esta ley se establece la Junta de Certificación de Pescadores Profesionales, uno de cuyos objetivos es «el funcionamiento y mantenimiento de un sistema de registro de pescadores»⁹³.

Puede verse información más detallada sobre esta Junta en el capítulo VII.

Conclusiones

El tema de la contratación y colocación de los pescadores presenta especial interés para los pescadores que prestan servicio en buques extranjeros. Este tema podría abordarse en la nueva norma sobre la pesca mediante una disposición obligatoria o recomendatoria en que se pida a los Estados que suministran mano de obra que apliquen con respecto a la contratación y colocación de pescadores los mismos reglamentos que aplican a la gente de mar.

El tema de la continuidad del empleo en el sector de la pesca parece ser vital para un grupo muy amplio de pescadores, debido en particular a los recortes previstos de las flotas pesqueras y, por lo tanto, de los empleos correspondientes, con el fin de reducir el esfuerzo de pesca y la presión sobre las poblaciones de peces. Por estas razones, podría considerarse la posibilidad de incluir disposiciones sobre este tema en la nueva norma sobre la pesca.

⁹³ <http://www.pfchb.com> (20 de septiembre de 2002) (sitio consultado el 26 de noviembre de 2002).

CAPITULO IV

CONDICIONES DE EMPLEO, DOTACION Y TIEMPO DE TRABAJO

CONTRATO DE ENROLAMIENTO

Las empresas multinacionales que utilizan buques factoría de gran tamaño y otras numerosas embarcaciones y proporcionan empleo a miles de trabajadores en varios océanos normalmente tienen una relación de empleo formal con los pescadores. No ocurre lo mismo en el caso de las pequeñas canoas de madera y otros tipos de embarcaciones pequeñas. Casi todas las faenas de pesca se sitúan entre estos dos extremos. Un gran número de pescadores, quizá la mayoría, trabajan de acuerdo con el sistema de reparto y son considerados como «trabajadores independientes». Muchos países exigen un «contrato de enrolamiento», es decir, un contrato marítimo especial entre la tripulación y el armador o capitán del barco. Este «contrato de enrolamiento» supone obligaciones mutuas y, por ser vinculante, permite a los pescadores exigir el cumplimiento de sus derechos en virtud de la ley.

Normas internacionales

En 1959, la OIT adoptó el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), el cual al 30 de septiembre de 2002 había sido ratificado por 22 países¹. Este instrumento regula el procedimiento para determinar las condiciones de trabajo. En él se estipula que las personas empleadas o contratadas a bordo de cualquier barco de pesca deben firmar un contrato de enrolamiento con el armador del barco de pesca o su representante autorizado. El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración definida o por un viaje o, si la legislación nacional lo permite, por duración indefinida. En él se deben indicar claramente las obligaciones y los derechos respectivos de cada una de las partes y determinados datos como el viaje o los viajes que se deban emprender, los víveres que se suministrarán al pescador, el importe del salario y de su participación y el método para el cálculo de la misma, así como la terminación del contrato y sus condiciones. Las disposiciones sustantivas del Convenio pueden verse en el anexo I de este informe.

Legislación y práctica nacionales

Los párrafos siguientes están basados en las memorias relativas a la aplicación del Convenio núm. 114, presentadas a la OIT por los Estados ratificantes de conformidad con las disposiciones del artículo 22 de la Constitución de la OIT, y en la información sobre otros países facilitada a la Oficina u obtenida por ella.

¹ Alemania, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Chipre, Costa Rica, Ecuador, Eslovenia, España, Ex República Yugoslava de Macedonia, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Perú, Reino Unido, Túnez, Uruguay y Yugoslavia.

Ambito de aplicación

Algunos países tienen leyes y reglamentos nacionales referentes al contrato de enrolamiento, que se aplican exclusivamente a los buques pesqueros o a los pescadores². No obstante, la legislación pertinente normalmente abarca todos los buques mercantes o, respectivamente, toda la gente de mar, sin excluir a los buques de pesca ni a los pescadores³. Algunos países han promulgado legislación laboral general sobre los contratos de trabajo, salarios, etcétera, que se aplica a todos los lugares de trabajo, incluidos los buques de pesca⁴.

La legislación nacional sobre el contrato de enrolamiento contiene muchas veces exclusiones de su aplicación:

- La legislación nacional no se aplica a veces a los buques de pesca por debajo de un determinado tamaño: por ejemplo, menos de 5 toneladas⁵; menos de 20 toneladas⁶; menos de 75 toneladas⁷; menos de 20 metros cúbicos⁸, menos de 20 metros⁹ y menos de 80 pies de eslora¹⁰ y barcos con tripulación de menos de 20 miembros¹¹. En Noruega, los buques de pesca de menos de 100 TRB sólo están incluidos en parte, y en el Japón los buques de menos de 30 TRB sólo se incluyen marginalmente en la legislación laboral. No obstante, cabe citar varios ejemplos en que la legislación nacional no contiene ninguna exclusión¹².
- Asimismo, algunos países han excluido ciertos tipos de buques de pesca, por ejemplo, los buques que practican la pesca deportiva o recreativa¹³, los de investigación pesquera y protección¹⁴, los buques escuela¹⁵ o los buques que pescan determinadas especies de pescado¹⁶.
- Otros Estados excluyen ciertas zonas de navegación, por ejemplo, los barcos que pescan en los puertos o en los estuarios fluviales¹⁷, los barcos de pesca que reali-

² Alemania, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Guinea, Países Bajos, Perú, Reino Unido y Túnez (han ratificado el C.114); Chile, Mauricio y Tailandia.

³ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Francia, Italia, Liberia, Mauritania, Panamá, Reino Unido, Túnez, y Uruguay (han ratificado el C.114); Australia, Chile, República de Corea, Dinamarca, Estonia, India, Indonesia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Polonia y Rumania.

⁴ Ecuador, España, Francia, Países Bajos y Uruguay (han ratificado el C.114); Filipinas, Japón, Lituania, Mauricio, México, Nigeria, Rumania y Tailandia.

⁵ Chipre (ha ratificado el C.114).

⁶ Estados Unidos.

⁷ Liberia (ha ratificado el C.114).

⁸ Países Bajos (han ratificado el C.114).

⁹ India.

¹⁰ Reino Unido (ha ratificado el C.114).

¹¹ Tailandia.

¹² Alemania, Bélgica, Costa Rica, Ecuador, Francia, Italia, Mauritania y Uruguay (han ratificado el C.114); Chile.

¹³ Guinea, Túnez (han ratificado el C.114); India y Nueva Zelandia.

¹⁴ Túnez (ha ratificado el C.114).

¹⁵ Túnez (ha ratificado el C.114).

¹⁶ Perú y Túnez (han ratificado el C.114).

¹⁷ Guinea (ha ratificado el C.114).

zan un viaje que no es internacional¹⁸, y los barcos que faenan «fuera del Reino» de forma ininterrumpida desde un año en adelante¹⁹.

Algunos países exigen de la aplicación de la legislación sobre los contratos de enrolamiento a los armadores y pescadores amparados por convenios colectivos concluidos entre los armadores de buques pesqueros y organizaciones de pescadores con respecto a ciertas cuestiones, por ejemplo, a los horarios de trabajo, las vacaciones pagadas, la licencia de enfermedad, los salarios y el reparto de la captura²⁰. No obstante, en la mayoría de los países no se prevé que la autoridad competente pueda otorgar exenciones de las disposiciones pertinentes referentes a contratos individuales en el caso de que sea aplicable en ese ámbito un convenio colectivo²¹. Aun cuando haya numerosos convenios colectivos, éstos parecen más bien completar la legislación nacional sobre los acuerdos individuales y estar en consonancia con ella, e incluso en algunos casos permiten la referencia y hasta la incorporación de un convenio colectivo en el contrato de la tripulación.

Conclusión de un contrato

Los Estados Miembros normalmente disponen que debe concertarse un contrato escrito entre el empleador (armador) o su representante (por ejemplo, el capitán) y el pescador²², que debe ser firmado por ambos²³; algunos países exigen que el contrato se redacte de acuerdo con un modelo aprobado por la autoridad competente²⁴. No obstante, en algunos países los contratos pueden ser escritos u orales²⁵.

Algunas veces el pescador debe examinar además el contenido del contrato en el momento de la firma ante la autoridad marítima competente²⁶; en otros casos, cuando el contrato se incluye en la lista de la tripulación o se adjunta a ella, en el momento de su registro en dicha lista ante la autoridad marítima²⁷. Frecuentemente, los contratos

¹⁸ Australia.

¹⁹ Tailandia.

²⁰ Por ejemplo, Alemania (ha ratificado el C.114).

²¹ Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Perú, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia, Filipinas, Lituania, Noruega y Rumania.

²² La Oficina ha considerado, en relación con el Convenio núm. 114, que los miembros de las cooperativas de pescadores quedan comprendidos en su ámbito si figuran en la lista de la tripulación. El capitán sólo está comprendido y por lo tanto debe incluirse en el contrato de enrolamiento si no actúa como representante del armador en la firma del contrato de enrolamiento con la tripulación. Véase OIT: D. Pentsov: «Pescadores», en *Las normas internacionales del trabajo: Un enfoque global* (Ginebra, 2001, pág. 672).

²³ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Australia, República de Corea, Dinamarca, Estonia, India, Indonesia, Japón, Lituania, Mauricio, México, Nueva Zelandia, Noruega, Polonia y Rumania; Estados Unidos.

²⁴ Costa Rica, Liberia y el Reino Unido (han ratificado el C.114); Australia, Dinamarca, Estonia y Nueva Zelandia.

²⁵ España y Perú (han ratificado el C.114); Chile.

²⁶ Costa Rica, Guatemala, Italia, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); India.

²⁷ Alemania, Bélgica, Francia, Guinea y Mauritania (han ratificado el C.114).

deben ser ratificados por la autoridad marítima, que ni participa en su conclusión ni puede cambiar las estipulaciones del mismo, pero puede negarse a ratificar el contrato en el caso de infracciones de la legislación nacional²⁸. De la misma manera, algunos países estipulan que, a los efectos de la supervisión, los acuerdos deberán entregarse a la autoridad competente después de su conclusión²⁹.

Una de las grandes cuestiones planteadas por la Comisión de Expertos sobre la aplicación del Convenio núm. 114 era la referente a la comprensión del contrato. La Comisión hizo hincapié en que, habida cuenta del empleo de un gran número de pescadores no nacionales, cada vez es más importante incluir disposiciones adecuadas para garantizar que el pescador haya comprendido el contrato. En el caso de que los pescadores no comprendan el idioma del empleador, el contrato debe redactarse en un idioma que éstos entiendan y, si fuera necesario, el representante de la autoridad competente o el capitán, en presencia de testigos, deberá explicar el contenido del contrato³⁰. En algunos Estados Miembros la autoridad marítima vela por que el pescador lea las condiciones antes del enrolamiento³¹. En otros, la autoridad competente debe incluso comprobar que el pescador ha entendido el contenido del contrato³², en general leyéndoselo y explicándoselo. La legislación establece muchas veces que el contrato debe redactarse en términos sencillos, claros y que no necesiten ulterior explicación³³. Muy en particular, la legislación de Estonia dispone que se incluyan en el tablón de anuncios ejemplares del formulario del contrato y el texto de la legislación pertinente en estonio y en inglés.

Contenido del contrato

La mayor parte de los Estados Miembros garantizan que los contratos no contengan nada que vaya en contra de las disposiciones de la legislación nacional. Por ejemplo, exigen que se sometan los contratos a la aprobación de la autoridad marítima encargada de la supervisión³⁴, o estipulan que las cláusulas contrarias a la legislación nacional son nulas y sin valor³⁵, o sencillamente prohíben dichas disposiciones³⁶. De la misma manera, algunos países adoptan medidas para impedir estipulaciones que traten de excluir la jurisdicción competente, insistiendo en que dichos contratos se sometan a la aprobación de la autoridad marítima encargada de la supervisión, estipu-

²⁸ Bélgica, Francia, Guinea, Mauritania, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Australia, Indonesia y Japón.

²⁹ España, Países Bajos y Reino Unido (han ratificado el C.114); Chile, República de Corea y Rumania.

³⁰ OIT: *Las normas internacionales del trabajo: Un enfoque global, op. cit.*, págs. 633 y 674.

³¹ Bélgica, Francia, Guinea, Mauritania y Túnez (han ratificado el C.114); India.

³² Costa Rica, Guatemala, Países Bajos y Uruguay (han ratificado el C.114); India y Japón.

³³ Alemania, Bélgica, Francia, Guinea, Mauritania, el Reino Unido y Túnez (han ratificado el C.114); República de Corea.

³⁴ Alemania, Bélgica, Francia, Guinea, Mauritania, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Australia, Chile, Indonesia, Japón y Rumania.

³⁵ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, España, Francia, Italia, Países Bajos y Perú (han ratificado el C.114); República de Corea, Japón, Lituania y Rumania.

³⁶ Guatemala y Liberia (han ratificado el C.114); India.

lando que las cláusulas que derogan la jurisdicción nacional correspondiente son nulas y sin valor³⁷, o prohibiendo dichas disposiciones³⁸.

La inmensa mayoría de los países prevé que el contrato puede ser por un período de tiempo definido o indefinido o por un viaje³⁹, pero en algunos casos el contrato sólo puede celebrarse por un período de tiempo definido o por un viaje, es decir, no están permitidos los contratos por un período indefinido⁴⁰.

Los derechos y obligaciones de cada una de las partes se establecen generalmente en la legislación nacional⁴¹ o deben indicarse en el contrato⁴².

La mayoría de los Estados Miembros exigen que el contrato contenga todos los datos estipulados en el Convenio núm. 114 (artículo 6)⁴³. Además, muchos países exigen la inclusión en el contrato de datos complementarios, por ejemplo: las vacaciones y la remuneración de las vacaciones⁴⁴, las horas de trabajo⁴⁵, el lugar de desembarco⁴⁶, la identidad del armador⁴⁷, el pago de las horas extraordinarias⁴⁸, la indemnización por las lesiones o fallecimiento ocurridos como consecuencia de un accidente producido durante el empleo o como consecuencia de él⁴⁹, la bonificación de fin de año y las prestaciones suplementarias otorgadas por el empleador⁵⁰, el período de prueba⁵¹, y el subsidio para gastos en caso de viajes internacionales⁵².

Métodos para calcular los salarios

La legislación nacional sobre los métodos de cálculo de los salarios y de la parte de la captura varía de un país a otro. Por ejemplo, Alemania, que ha ratificado el

³⁷ Costa Rica, Ecuador, Francia, Guatemala y Países Bajos (han ratificado el C.114).

³⁸ Bélgica, Italia, Países Bajos y Perú.

³⁹ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, España, Francia, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Perú y Túnez (han ratificado el C.114); Estonia, Lituania, México, Noruega, Polonia y Rumania.

⁴⁰ Guatemala, Reino Unido y Uruguay (han ratificado el C.114); Australia e India.

⁴¹ Alemania, Bélgica, Italia, Liberia, Países Bajos, Perú, Reino Unido y Túnez (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca, Estonia y Rumania.

⁴² Chipre, España, Francia, Guatemala, Guinea, Liberia, Mauritania, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Indonesia, Lituania, México y Rumania.

⁴³ Alemania, Bélgica, Ecuador, España, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Perú, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Chile, República de Corea, Dinamarca, Estonia, Filipinas, India, Lituania, Mauricio, Noruega, Polonia y Rumania.

⁴⁴ Alemania, España, Panamá y Túnez (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia, Mauricio, México, Polonia y Rumania.

⁴⁵ España y Panamá (han ratificado el C.114); Chile, Dinamarca, Estonia, Filipinas, Mauricio, México y Rumania.

⁴⁶ Costa Rica (ha ratificado el C.114); Australia, Chile, Dinamarca, Estonia, India y Nueva Zelanda.

⁴⁷ Dinamarca, Estonia y Polonia.

⁴⁸ España (ha ratificado el C.114); Noruega y Polonia.

⁴⁹ Panamá (ha ratificado el C.114); India y Polonia.

⁵⁰ Mauricio y Rumania.

⁵¹ España (ha ratificado el C.114); Noruega.

⁵² Polonia y Rumania.

Convenio núm. 114, establece en un convenio colectivo general que los salarios deben estar compuestos por varias prestaciones monetarias (gastos de viaje, vacaciones pagadas, remuneración de las horas extraordinarias) y un porcentaje del dinero recibido después de la venta de las capturas (según el grado: 0,1-1 por ciento); además, está garantizado un subsidio, que debe corresponder a 1/30 de la suma mensual estipulada en los convenios colectivos específicos, multiplicada por los días que el pescador ha estado a bordo. En la República de Corea, si el pescador percibe un salario en forma de pago fijo mensual más la parte de las capturas, los salarios ordinarios (diario, semanal, mensual) serán entre el 120 y el 130 por ciento de la paga mensual fija, y los salarios medios a bordo (cifra calculada dividiendo el total de los salarios pagados a un marino por el número de días a bordo) será entre el 150 y el 160 por ciento. En Malasia, los pescadores reciben una remuneración basada en la parte correspondiente de las capturas, es decir, el valor total de las capturas por viaje dividido en dos porciones: una va al armador del buque y la otra se subdivide entre los pescadores que trabajan a bordo de la embarcación, mientras que el personal clave (capitán, maquinista) recibe ingresos adicionales del armador, en concepto de incentivo. En Mauricio, la legislación establece que una *dory* con 3 pescadores recibirá una cierta cantidad por kilo de la captura, de manera que cuanto mayor sea ésta mayor será el precio por kilo; además, los empleadores deben pagar a los pescadores cierta suma diaria mientras que el barco de pesca va de su puerto de salida a los bancos y viceversa, así como por cada día en que el capitán determina que, debido a la situación atmosférica, no se puede practicar la pesca. Si el viaje se retrasa o se prolonga, en algunos países los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional de sus salarios; en el caso contrario, si el viaje se abrevia, el salario no se puede reducir⁵³.

Terminación del contrato

La mayor parte de los países establecen la terminación del contrato en caso de consentimiento mutuo de las partes⁵⁴ o fallecimiento del pescador⁵⁵. La inmensa mayoría de los Estados menciona también la pérdida o la falta total de navegabilidad del buque pesquero como razón para la terminación del contrato⁵⁶. Varios países estipulan que se puede poner término a un contrato por período indefinido mediante una comunicación oportuna por escrito⁵⁷. Además de ello, algunas veces se prevé la debida

⁵³ Panamá (ha ratificado el C.114); México.

⁵⁴ Alemania, Bélgica, Chipre, Ecuador, España, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); India, Lituania, Nueva Zelanda, Polonia y Rumania.

⁵⁵ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, España, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Perú, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Nueva Zelanda.

⁵⁶ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, Francia, Guatemala, Guinea, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Perú, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia, India, Japón, Noruega y Nueva Zelanda.

⁵⁷ Costa Rica, España, Italia, Mauritania, Panamá y Túnez (han ratificado el C.114); Australia, República de Corea, Dinamarca, Filipinas, Japón, Lituania, Noruega, Nueva Zelanda, Rumania y Tailandia.

terminación de un contrato por período definido al expirar el período de validez⁵⁸. Algunos Estados especifican que, salvo acuerdo en contrario, el lugar de desembarco debe ser un puerto nacional⁵⁹.

Los Estados Miembros enumeran con frecuencia como motivos para el despido del pescador los siguientes: la calidad de su trabajo en general, por ejemplo, los retrasos habituales⁶⁰, la ausencia no autorizada⁶¹, la incapacidad debida a razones existentes antes de la contratación (por ejemplo, declaraciones falsas)⁶², el estado de salud⁶³, la pérdida de calificación⁶⁴, o la falta de competencia⁶⁵. Muchos países citan como razones para el despido inmediato del pescador la falta de cumplimiento por parte del pescador de sus obligaciones. Se les puede despedir, por ejemplo, por descuido o incumplimiento de sus deberes⁶⁶, embriaguez⁶⁷, indisciplina⁶⁸, maltrato o insultos⁶⁹, o delitos (por ejemplo, robo, contrabando, etcétera)⁷⁰. Con frecuencia, la legislación nacional autoriza el despido, si hay una razón grave referente a la seguridad del barco o el buen orden y disciplina a bordo⁷¹. En algunos casos, sin embargo, el pescador sólo puede ser despedido con el consentimiento de la autoridad marítima⁷².

Normalmente, el pescador puede solicitar su desembarco inmediato en circunstancias peligrosas o inesperadas, por ejemplo, en casos de guerra o enfermedad en el puerto de destino⁷³, pérdida o cambio de pabellón⁷⁴, cambio de destino fijo⁷⁵, o

⁵⁸ Bélgica, España, Italia, Panamá y Túnez (han ratificado el C.114); Lituania, Polonia, Rumania y Tailandia.

⁵⁹ Dinamarca y Polonia.

⁶⁰ Ecuador, Países Bajos, Panamá y Túnez (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca, Estonia, India, Japón y Noruega.

⁶¹ Costa Rica, Ecuador, España y Panamá (han ratificado el C.114); India y Polonia.

⁶² Alemania, Costa Rica, España, Guinea, Países Bajos, Panamá, Reino Unido y Uruguay (han ratificado el C.114); Estonia.

⁶³ Alemania, Bélgica, Ecuador, Guinea, Italia, Reino Unido y Túnez (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca, Japón y Lituania.

⁶⁴ España, Guinea, Italia, Países Bajos, Perú, Reino Unido y Uruguay (han ratificado el C.114); Lituania.

⁶⁵ Alemania, Costa Rica, Ecuador, Países Bajos, Panamá y Uruguay (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca, Japón, Lituania, Noruega y Rumania.

⁶⁶ Bélgica, Costa Rica, Ecuador, España, Italia, Países Bajos, Panamá y Perú (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca, Estonia, Japón, Lituania, Noruega y Rumania.

⁶⁷ España, Países Bajos y Uruguay (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia y Noruega.

⁶⁸ Costa Rica, Ecuador, España, Guinea, Panamá y Uruguay (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia, Lituania, Noruega y Rumania.

⁶⁹ Costa Rica, Ecuador, España, Países Bajos y Panamá (han ratificado el C.114); Dinamarca y Noruega.

⁷⁰ Alemania, Costa Rica, Países Bajos, Panamá y Uruguay (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia, Lituania, Noruega y Rumania.

⁷¹ Alemania, Bélgica, Costa Rica, Guatemala, Guinea, Reino Unido y Túnez (han ratificado el C.114); República de Corea, Estonia y Japón.

⁷² Bélgica, Francia (por cualquier razón), Guatemala, Mauritania (por cualquier razón) y Túnez (ha ratificado el C.114); India.

⁷³ Alemania, Costa Rica, Países Bajos y Uruguay (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca, Estonia, Noruega y Polonia.

⁷⁴ Alemania, Costa Rica, Ecuador, Italia y Países Bajos (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia, Japón y Noruega.

⁷⁵ Costa Rica, Mauritania y Uruguay (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia y Noruega.

adquisición del buque por otro armador⁷⁶. La mayoría de los Estados autorizan al pescador a solicitar su desembarco con el fin de proteger sus propios derechos, por ejemplo, en caso de inobservancia de las obligaciones del empleador⁷⁷, impago⁷⁸, maltrato o insultos⁷⁹, falta de suministros⁸⁰, contrabando e incitación al delito⁸¹, bancarrota⁸², o la posibilidad de obtener un puesto que suponga un ascenso, con la condición de que adopte las medidas necesarias para su sustitución⁸³. Algunas veces, la legislación nacional autoriza incluso al pescador a solicitar su desembarco por cualquier razón, si así lo permite la autoridad marítima⁸⁴. En algunos países, el pescador tiene derecho a solicitar su desembarco, siempre que presente una comunicación oportuna⁸⁵.

Proceso de información

La inmensa mayoría de los países establece que cada miembro de la tripulación deberá tener/recibir un expediente de empleo de la autoridad marítima, que deberá contener como mínimo: el nombre del pescador, su cargo, la fecha de empleo y la fecha de desembarco⁸⁶. Además, algunos países exigen el uso de una libreta profesional a bordo⁸⁷.

Muchos Estados Miembros han establecido que el contrato se registrará o adjuntará a la lista de la tripulación⁸⁸. En algunos países parece que no hay ninguna disposición que exija llevar a bordo una lista de la tripulación⁸⁹.

Para asegurarse de que los pescadores tengan acceso a información sobre las condiciones de empleo, la legislación nacional exige con frecuencia que haya disponible a bordo un ejemplar del contrato⁹⁰ o ejemplares de la legislación y los convenios colec-

⁷⁶ Costa Rica y Panamá (han ratificado el C.114); República de Corea, Dinamarca y la India.

⁷⁷ Alemania, Bélgica, Costa Rica, Ecuador, España, Francia, Guatemala, Mauritania, Países Bajos, Panamá, Perú y Túnez (han ratificado el C.114); República de Corea, Lituania y Polonia.

⁷⁸ Costa Rica, Ecuador, España, Países Bajos, Panamá y Perú (han ratificado el C.114).

⁷⁹ Alemania, Costa Rica, Italia, Países Bajos, Panamá y Perú (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia y Noruega.

⁸⁰ Alemania, Costa Rica, Países Bajos y Panamá (han ratificado el C.114); Dinamarca, Estonia y Polonia.

⁸¹ Países Bajos y Panamá (han ratificado el C.114).

⁸² Países Bajos y Panamá (han ratificado el C.114); Lituania.

⁸³ Túnez (ha ratificado el C.114); Dinamarca.

⁸⁴ Bélgica, Francia, Guatemala y Mauritania (han ratificado el C.114).

⁸⁵ Guinea y Reino Unido (han ratificado el C.114).

⁸⁶ Alemania, Bélgica, Chipre, Costa Rica, Ecuador, Francia, Guatemala, Italia, Liberia, Mauritania, Países Bajos, Perú, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Estonia, India, Indonesia, Mauricio, Polonia y Tailandia.

⁸⁷ Chipre, Guatemala, Mauritania, Países Bajos y Uruguay (han ratificado el C.114).

⁸⁸ Alemania, Bélgica, Chipre, Francia, Guinea, Italia, Mauritania, Países Bajos, Reino Unido, Túnez y Uruguay (han ratificado el C.114); Japón.

⁸⁹ Guatemala y Liberia (han ratificado el C.114).

⁹⁰ Bélgica, Chipre, Francia, Guatemala, Guinea, Mauritania, Países Bajos, Reino Unido y Túnez (han ratificado el C.114); Australia, Chile, Estonia, India y Nueva Zelanda.

tivos pertinentes o el reglamento del barco⁹¹. Algunos países especifican que dichos documentos deberán estar expuestos en un lugar visible y accesible para la tripulación. En otros Estados Miembros se entrega al pescador un ejemplar del contrato⁹².

Conclusiones

La información de que dispone la Oficina revela que un considerable número de Estados (al menos 39) tienen en vigor disposiciones legislativas referentes a los contratos de enrolamiento aplicables al trabajo en los buques pesqueros (en algunos países, la legislación relativa a toda la gente de mar se aplica también a los trabajadores de los buques pesqueros, o al menos no los excluye). En ese grupo de países se incluyen no sólo los 22 Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 114 sino también al menos otros 17. La mayoría de ellos exigen que los contratos sean firmados tanto por los pescadores como por el armador del barco de pesca o su representante y contengan disposiciones referentes a la terminación del contrato. La mayoría también exige que en los contratos se incluyan los datos mencionados en dicho Convenio. Parece que un número menor de Estados Miembros exigen lo siguiente: que el contrato sea firmado en presencia de la autoridad competente o sea ratificado por ella y que contenga disposiciones referentes a la duración del contrato, y exigen además una relación de los servicios a bordo. Curiosamente, sólo algunos de los Estados que no han ratificado el Convenio tienen disposiciones en que se exige que el contrato sea comprendido por el pescador.

La Oficina observa que cuando este Convenio fue examinado por la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, la necesidad de revisión parcial se debió fundamentalmente a la petición formulada de que se suministraran documentos de identidad a los pescadores (véase en otro lugar del presente informe). Además, la Oficina, tomando nota de lo importante que sigue siendo el sistema de reparto, cree que puede ser útil considerar la posibilidad de adoptar disposiciones, sean obligatorias o recomendatorias, en que se pida una mayor transparencia en la remuneración basada en este sistema para evitar que los pescadores reciban una remuneración inferior a la debida. Por último, la Oficina considera que la inmensa mayoría de los pescadores artesanales y en pequeña escala de todo el mundo quizá no disfruten de los beneficios previstos en el Convenio núm. 114. Esta cuestión podría resolverse estableciendo, en la medida de lo posible⁹³, que todos los pescadores, excepto los que sean propietarios de la embarcación, deban gozar de la protección de un contrato de enrolamiento o un contrato de trabajo.

SALARIOS MÍNIMOS/ESTABILIDAD DE LOS INGRESOS

El carácter del sistema de reparto, descrito anteriormente en este capítulo, complica muchas veces el deseo de garantizar que los pescadores reciban un salario mínimo

⁹¹ Alemania, Francia, Italia, Mauritania, Países Bajos y Túnez (han ratificado el C.114); Estonia.

⁹² Alemania (ha ratificado el C.114); Dinamarca, Lituania, Mauricio y Noruega.

⁹³ La Oficina es consciente de que el analfabetismo continúa siendo un problema entre muchos de los pescadores pobres, y de que en muchas comunidades hay firmes tradiciones que ofrecen de hecho una protección de mayor alcance que la de un contrato escrito, por lo que el principio de que todos los pescadores deberían tener un contrato deberá ser objeto de atenta consideración y de algunos ajustes.

o al menos un nivel mínimo de ingresos durante un período de tiempo. En esta sección, se sitúa el tema del salario mínimo de los pescadores en el contexto de las normas generales de la OIT relativas a los salarios mínimos de los trabajadores y sus normas sobre los salarios mínimos de la gente de mar. Luego, se facilita información sobre la forma en que cierto número de Estados Miembros se han ocupado de este tema.

Normativa de la OIT

El instrumento más moderno de la OIT referente a los salarios mínimos de los trabajadores en general es el Convenio sobre la fijación de salarios mínimos, 1970 (núm. 131). En él se establece la obligación de que los Estados que lo ratifiquen establezcan un sistema de salarios que se aplique a todos los grupos de asalariados cuyas condiciones de empleo hagan apropiada la aplicación del mismo. Aunque el Convenio permite a los Estados que lo ratifiquen determinar los grupos de asalariados abarcados, lo que significa que una o varias categorías de asalariados pueden quedar excluidas de la protección de un salario mínimo, este derecho está condicionado al consentimiento de las organizaciones representativas de los empleadores y trabajadores interesados o a una consulta exhaustiva con las mismas. Todo Estado que ratifique el Convenio deberá enumerar, en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT, los grupos de asalariados que no hubieran sido incluidos y explicará los motivos de dicha exclusión⁹⁴. Si bien no se define el término «salario mínimo», en su Estudio General de 1992 la Comisión de Expertos observó lo siguiente:

... por «salario mínimo» puede entenderse la suma mínima que deberá pagarse al trabajador por el trabajo o servicios prestados, dentro de un lapso determinado, bajo cualquier forma que sea calculado, por hora o por rendimiento, que no puede ser disminuida ni por acuerdo individual ni colectivo, que está garantizada por la ley y puede fijarse para cubrir las necesidades mínimas del trabajador y de su familia, teniendo en consideración las condiciones económicas y sociales de los países⁹⁵.

La Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales. En lo que se refiere a los pescadores, se dispone que «en la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la presente Recomendación a la pesca marítima comercial». En la parte III, Salario mínimo, se dispone, entre otras cosas, que los Estados Miembros deberían, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, establecer procedimientos para fijar el salario mínimo de la gente de mar. Contiene también indicaciones sobre los principios que deberían considerarse al establecer estos salarios mínimos. En la parte IV, Salario básico o remuneración mínima mensual para los

⁹⁴ Por ejemplo, Sri Lanka ha excluido a los pescadores de la protección del Convenio núm. 131.

⁹⁵ CIT, 79.^a Reunión, 1992, Informe III (Parte 4B), párrafo 42, pág. 15, citado por G.P. Politakis: «Salarios», en *Las normas internacionales del trabajo: Un enfoque global* (Ginebra, OIT, 2002), pág. 295.

marineros preferentes, se fija una cifra concreta para la paga o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marinero preferente, así como un medio de revisar esa cifra.

Legislación y práctica nacionales

En el Canadá y en los Estados Unidos los pescadores están excluidos de las disposiciones sobre el salario mínimo que rigen para los trabajadores en general. En el Reino Unido, los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto están excluidos de las disposiciones sobre el salario mínimo. No obstante, varios países⁹⁶ parecen aplicar este principio al sector de la pesca.

En Nueva Zelanda, hay un salario mínimo obligatorio para todos los empleados, que se aplica también a los pescadores. Las tripulaciones pesqueras que trabajan en buques extranjeros, cuando se haya hecho una solicitud de registro para pescar en aguas de Nueva Zelanda el 3 de mayo de 2001 o después de esa fecha, y que tengan un permiso de trabajo expedido por el Servicio de Inmigración, tienen derecho a recibir el equivalente del salario mínimo de Nueva Zelanda. Nigeria establece la obligación de pagar un salario mínimo. Panamá prevé un salario mínimo únicamente en el caso de los barcos de pesca que faenan en aguas nacionales; puede ser un salario garantizado de 1,03 balboas por hora más el 3 por ciento de las capturas de pescado obtenidas en el viaje, o un porcentaje del total de las capturas, que se distribuye entre la tripulación, siempre que su valor no sea inferior al salario garantizado antes mencionado.

Filipinas ha estipulado un salario mínimo para todos los empleados, cuyo monto debe ajustarse de forma justa y equitativa. En Rumania se aplica el salario bruto básico nacional. En España, en el sector pesquero se aplica generalmente el salario mínimo establecido.

En Francia, debido a la disminución del sistema de remuneración basado en el reparto de las capturas como consecuencia de varias crisis (bajo volumen de recursos pesqueros, escasez de mano de obra, etcétera), en 1997 se adoptó una ley para modernizar las normas sociales en el sector de la pesca. El impulso para mejorar el salario de los pescadores lo dio el Tribunal Supremo de Apelaciones de Francia en 1992, cuando declaró que el salario mínimo interprofesional de crecimiento (SMIC) debía aplicarse a todos los sectores marítimos. Como el sistema de remuneración basado en el reparto de las capturas está desvinculado del número de horas trabajadas, hubo que adaptar el sistema de salario mínimo por horas. Francia ha abordado este tema mediante un convenio colectivo nacional adoptado el 28 de marzo de 2001. En él se establece que el salario mínimo debería estar basado en un número anual de días en el mar, en vez del número de horas trabajadas (ya que el total de horas transcurridas en la embarcación no se considera como horas de trabajo efectivas). Un pescador remunerado de acuerdo con el sistema de reparto de las capturas debe percibir un salario mínimo al año equivalente al salario mínimo percibido por los trabajadores en tierra (es decir, el SMIC) por 250 días en el mar, período para el cual se establece un salario bruto anual. Una vez superado este límite de los 250 días anuales, los días pasados en el mar son objeto de un incremento salarial: el 25 por ciento de aumento desde el primer día hasta el

⁹⁶ Australia (Queensland), República de Corea, Ecuador, España, Filipinas, Indonesia, Japón, Lituania, Nigeria, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Rumania y Túnez.

décimo día, el 50 por ciento desde el undécimo día al vigésimo día y el 100 por ciento después del vigésimo día, con un límite de 275 días en el mar por año. Si la remuneración del pescador está por debajo del salario mínimo, el empleador debe pagarle un complemento salarial para que el salario anual sea equivalente al salario mínimo. En el contrato de enrolamiento debe especificarse el salario del pescador como parte del beneficio percibido por la captura y deben anotarse los cargos comunes que deben deducirse del producto bruto para obtener el producto neto que se debe repartir. Luego, el producto neto se distribuye entre la tripulación y el armador de acuerdo con un procedimiento previsto en el contrato de enrolamiento. Los cargos comunes se tienen en cuenta al calcular el salario en concepto de reparto. No deberían incluirse en los cargos comunes los siguientes conceptos: contribuciones, cargos de suscripción e impuestos que gravan los salarios de los pescadores; primas de seguro para cubrir los salarios; instrumentos, herramientas y maquinaria de pesca, y los cargos en concepto de alquiler o compra del material. No obstante, en los cargos comunes se pueden incluir los alimentos, el combustible y los impuestos pesqueros nacionales o regionales⁹⁷.

Conclusiones

La Oficina ha obtenido sólo información limitada sobre este tema. No obstante, parece que, al menos en algunos Estados Miembros, hay prescripciones referentes a los salarios mínimos que son aplicables a los pescadores. Algunos tienen también disposiciones específicas para el sector de la pesca. Se necesita más información para determinar si es conveniente incluir una disposición obligatoria o recomendatoria al respecto en la nueva norma sobre la pesca. En particular, hay que saber más acerca de la relación entre la pesca basada en el sistema de reparto y los requisitos sobre el salario mínimo.

PROTECCIÓN DE LOS SALARIOS

Los pescadores, como los demás trabajadores, pueden verse en una situación difícil cuando, por una u otra razón, no reciben su remuneración, o no la reciben a tiempo. No obstante, pueden encontrar problemas particulares debido al método singular de remuneración de muchos pescadores, esto es, el sistema de reparto.

Normas internacionales

El Convenio sobre la protección del salario, 1949 (núm. 95) fue el primer instrumento laboral internacional en el que se abordaron de manera concreta todos los aspectos parciales de la remuneración del trabajo y se trató de otorgar la mayor protección posible de los ingresos de los trabajadores. El Convenio se aplica a todas las personas a quienes se pague o deba pagarse un salario. No obstante, la autoridad

⁹⁷ P. Chaumette, en: *Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail* (DMF, 2000), págs. 1093-1101.

competente, previa consulta a las organizaciones de empleadores y trabajadores, cuando dichas organizaciones existan y estén directamente interesadas, puede excluir de la aplicación de todas o de cualquiera de las disposiciones del Convenio a las categorías de personas que trabajen en circunstancias y condiciones de empleo tales que la aplicación de todas o de algunas de dichas disposiciones sea inapropiada y que no estén empleadas en trabajos manuales o estén empleadas en el servicio doméstico o en trabajos análogos. A este respecto, en el Convenio se dispone que todo Miembro deberá indicar en la primera memoria anual sobre la aplicación de este Convenio, que habrá de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, cualquier categoría de personas a la que se proponga excluir de la aplicación de todas o de alguna de las disposiciones de este instrumento. En dicho Convenio se abordan temas tales como el pago en moneda de curso legal; el pago en especie; la libertad del trabajador de disponer de su salario; los descuentos salariales; el embargo o cesión de los salarios; las garantías salariales en caso de quiebra; la periodicidad, fecha y lugar de los pagos salariales; la notificación de las condiciones salariales; la declaración de ingresos, y la aplicación. Al examinar este Convenio, el Consejo de Administración consideró que estaba actualizado. Invitó a los Estados Miembros a que pensaran en la posibilidad de ratificarlo y señaló a su atención el Convenio núm. 173 (véase *infra*) que revisa el artículo 11 (que se refiere a la protección de las reclamaciones de los trabajadores en caso de quiebra o liquidación judicial de una empresa) del Convenio⁹⁸.

El Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador (núm. 173), que al 15 de septiembre de 2002 había sido ratificado por 15 Estados Miembros, establece dos planteamientos para garantizar la protección de los trabajadores: uno protege los créditos laborales por medio de un privilegio, y el otro lo hace a través de una institución de garantía. El Convenio se aplica en principio a todos los trabajadores asalariados y a todos los sectores de actividad económica. No obstante, reconoce que la autoridad competente, después de consultar a los interlocutores sociales, puede excluir a categorías determinadas de trabajadores del ámbito de aplicación del Convenio^{99, 100}.

La Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales. En lo que se refiere a los pescadores, establece que «en la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la presente

⁹⁸ OIT: G.P. Politakis: «Salarios», en *Las normas internacionales del trabajo: Un enfoque global op. cit.*

⁹⁹ *Ibid.*, pág. 286.

¹⁰⁰ En Europa, la directiva 2002/74/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2002, que modifica la directiva 80/987/CEE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la protección de los trabajadores asalariados en caso de insolvencia del empresario establece, en el párrafo 3 del artículo 1, que «si ya se aplica en su legislación nacional respectiva una disposición en tal sentido, los Estados miembros podrán seguir excluyendo del ámbito de aplicación de la presente directiva: a) al personal doméstico al servicio de una persona física; b) a los pescadores remunerados a la parte» [el subrayado es nuestro].

Recomendación a la pesca marítima comercial». En cuanto a la protección de los salarios, la Recomendación establece, en el párrafo 6, que «la legislación nacional adoptada tras consultar a las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, los convenios colectivos, deberían tener en cuenta los siguientes principios: ... k) en la medida en que las reclamaciones de la gente de mar respecto de los salarios y de otras sumas debidas en relación con su empleo no estén aseguradas de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, dichas reclamaciones deberían asegurarse con arreglo a las disposiciones del [Convenio núm. 173]».

El Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (MLM), 1993, dispone, en el párrafo 1 de su artículo 13 que «las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, salvo que en él se disponga otra cosa, a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado Parte o en un Estado que no sea parte en el convenio, a condición de que los buques de este último estén sujetos a la jurisdicción del Estado Parte». Así pues, parece que se aplica a los buques pesqueros, al menos a los de navegación marítima.

La Oficina no ha podido determinar, en el escaso tiempo disponible para la preparación de este informe, hasta qué punto los pescadores están protegidos por los privilegios marítimos en la legislación de los Estados Miembros. No obstante, ha observado, por ejemplo, que en el Código de la Marina Mercante de 30 de abril de 1999 de la Federación de Rusia se dispone que su capítulo XXII (Privilegios marítimos sobre una embarcación, hipoteca de una embarcación o embarcación en construcción) se aplica a los barcos de pesca. Para comprender hasta qué punto ocurre lo mismo en otros Estados y en qué medida la legislación referente al privilegio marítimo se aplica a los buques que practican la pesca costera o las pequeñas embarcaciones de pesca de otros Estados, la Oficina solicitará información adicional. En ella se incluye información sobre si los Estados consideran que la «parte de las capturas» de los pescadores constituye un salario en la forma establecida en el Convenio.

Además, un Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar se ha reunido cuatro veces para examinar el tema del abandono, incluido el impago de las remuneraciones. Ello ha dado lugar, entre otras cosas, a la adopción de la resolución A.930(22) de la Asamblea de la OMI referente a las directrices sobre la provisión de seguridad financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que pueden ser también de interés para los pescadores.

Conclusiones

La Oficina sólo ha recibido información limitada sobre este tema. En particular, necesita más información sobre si los pescadores a quienes se adeuda una remuneración en virtud de los sistemas de reparto de la captura están en general protegidos por el privilegio marítimo, por otros medios o por ambos.

TIEMPO DE TRABAJO

El carácter mismo de las operaciones de pesca hace que sea difícil controlar el tiempo de trabajo en el sector de la pesca. Por ejemplo, los pescadores no pueden

controlar dónde y cuándo va a aparecer el recurso y, por lo tanto, suelen pescar mientras las condiciones les permiten seguir capturando y tienen capacidad de almacenamiento. A esto se suma la utilización del sistema de reparto, que lleva a reducir al mínimo el número de miembros de la tripulación con el fin de obtener la máxima remuneración, además de otros factores.

El tiempo de trabajo presenta varios aspectos. El primero se refiere a cuántas horas por día o semana debe trabajar una persona para obtener un salario básico, después de las cuales el trabajo adicional se compensa mediante remuneración extraordinaria (quizá con una tasa más elevada) o licencia compensatoria. Otro aspecto que se debe tener en cuenta es si se debe obligar a una persona a trabajar más allá de un número determinado de horas, aun cuando ello vaya acompañado de una remuneración adicional. Por último, cabe señalar la cuestión, particularmente pertinente en el caso de la pesca, de cuánto tiempo (horas al día, horas o días por semana, días al año) puede trabajar una persona antes de que pueda o tenga que descansar. Así pues, la primera cuestión está relacionada con la remuneración; la segunda se refiere al mismo tiempo a los salarios y las formas de evitar el exceso de trabajo (quizá también para distribuir el trabajo o repartir la carga de trabajo); la última es la relativa a la prevención de la fatiga, problema que puede minar la salud de los trabajadores y que se ha comprobado claramente que contribuye a los accidentes en el sector de la pesca.

Normativa de la OIT

El tema de las horas de trabajo de los pescadores fue abordado por primera vez por la OIT hace más de 80 años en la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7). En ella, se hacía referencia, entre otras cosas, a la declaración contenida en la Constitución de la Organización Internacional de Trabajo en virtud de la cual todas las comunidades industriales deberán esforzarse por adoptar, tan pronto lo permitan las circunstancias especiales en que puedan hallarse, «la jornada de ocho horas, o la semana de cuarenta y ocho como fin a alcanzar dondequiera que no se haya obtenido todavía». Se recomendaba, además, que «cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo adopte una legislación que limite, en el expresado sentido, las horas de trabajo de todos los trabajadores empleados en la industria de la pesca, con las cláusulas especiales necesarias para hacer frente a las condiciones peculiares de dicha industria en cada país, y que, para preparar dicha legislación, cada gobierno consulte a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores».

Desde esa reunión de la Conferencia, el tema se ha planteado periódicamente en la Comisión de las condiciones de trabajo en el sector pesquero, de la OIT. La ocasión más reciente fue la reunión de 1978 en que la Comisión adoptó conclusiones en las que pedía a la Oficina que realizara estudios sobre las horas de trabajo y la dotación para el sector de la pesca y que incluyera las horas de trabajo y la dotación de los pescadores entre los posibles temas de futuras reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo¹⁰¹. No obstante, como desde entonces no se ha celebrado ninguna reunión de la Conferencia sobre las cuestiones relacionadas con el sector de la pesca, no se ha

¹⁰¹ OIT: Informe de la Comisión sobre las condiciones de trabajo en la industria pesquera (Ginebra, documento CCF/3/6, noviembre de 1978), anexo II.

examinado una normativa específica referente a las horas de trabajo (o de descanso) en ese sector.

Sin embargo, en 1996, la 84.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180) con el fin de limitar el número de horas de trabajo o de proporcionar períodos mínimos de descanso, y la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187). Ambas normas prevén la posibilidad de extender su ámbito de aplicación a los pescadores.

El Convenio núm. 180, que entró en vigor el 8 de agosto de 2002¹⁰², trata de establecer el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso para la gente de mar. Los Estados deben fijar el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que deberán respetarse en los barcos que enarboles su pabellón. Deben también exigir que se coloque en un lugar fácilmente accesible un cuadro en el que se especifique el programa de servicio en el mar y en los puertos (con inclusión del número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso por día y por semana). Asimismo, debe mantenerse el registro de las horas de trabajo o de descanso. El Estado del pabellón debe examinar estos registros. Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones relativas a las horas de trabajo o las horas de descanso, la autoridad competente deberá exigir que se adopten medidas, incluida de ser necesario la revisión de la dotación del buque, con el fin de evitar futuras infracciones. El Convenio núm. 180 se ha incluido en la Parte A del anexo complementario del Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), y las disposiciones del Convenio núm. 180 están sujetas a la «inspección del Estado rector del puerto»¹⁰³. Como ocurre con otros convenios marítimos adoptados en 1987 y 1996, los delegados de los armadores participantes en la Conferencia, que en general representaban a empresas dedicadas al transporte marítimo, no consideraron que pudieran hablar en nombre de los armadores de los barcos pesqueros. Por ello, en el Convenio se establece, en su artículo 1.2), que «en la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente aplicará las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial».

Como ya se ha mencionado, la Conferencia adoptó también la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, núm. 187. En cuanto a las horas de trabajo, la Recomendación establece, entre otras cosas, que «a efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no deberían exceder de ocho horas diarias» y que «a efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana comprendido en la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional si no ha sido fijado por convenio colectivo, pero no debería exceder de 48 horas por semana; los convenios colectivos pueden prever un trato diferente pero no menos favorable». Hay

¹⁰² Al 30 de septiembre de 2002 había sido ratificado por Finlandia, Grecia, Irlanda, Malta, Marruecos, Reino Unido, Rumania, San Vicente y las Granadinas, y Suecia.

¹⁰³ El Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147 entrará en vigor el 10 de enero de 2003. Al 15 de septiembre de 2002, había sido ratificado por Finlandia, Grecia, Irlanda, Malta, Reino Unido, Rumania y Suecia.

también otras disposiciones referentes a la tasa de remuneración de las horas extraordinarias, los salarios consolidados, los principios que deben tenerse en cuenta con respecto a la remuneración y los salarios mínimos (véase también la sección de este informe relativa a los salarios mínimos). Además, en la Recomendación se dispone que «en la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la presente Recomendación a la pesca marítima comercial».

*Debates de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud
en las industrias pesqueras y del Consejo de Administración¹⁰⁴
acerca de la Recomendación núm. 7*

En el debate sobre la Recomendación núm. 7 que tuvo lugar en la Reunión tripartita de la OIT sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, algunos miembros del Grupo de Trabajo sobre normas consideraron que la Recomendación debería revisarse teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio núm. 180. Se observó también que las horas de trabajo y los períodos de descanso estaban directamente vinculados con el problema de la fatiga, que era uno de los temas de actualidad sobre los que se había debatido en la Reunión tripartita. Otros miembros destacaron que esta ampliación quizá no fuera acertada, ya que el Convenio núm. 180 no había sido redactado para tener en cuenta las condiciones específicas del sector pesquero y, por consiguiente, no tenía la flexibilidad necesaria en relación con las horas de trabajo. Se propuso también considerar esta Recomendación como obsoleta y recomendar su retiro. Después de un intercambio de opiniones, se formuló la propuesta de solicitar a la Oficina que realizara un examen de la cuestión del tiempo de trabajo en el sector de la pesca. Se sugirió que en dicho estudio se podría considerar, entre otras cosas, lo siguiente: la aplicabilidad del Convenio núm. 180 al sector de la pesca teniendo en cuenta el carácter específico del tiempo de trabajo en este sector, incluido un examen de cuestiones como las horas efectivas de trabajo frente al número total de horas; la pertinencia de la disposición sobre una jornada de ocho horas; la cuestión de la dotación de los buques de pesca; las repercusiones de la diversidad de la flota pesquera; las perspectivas de ratificación del Convenio núm. 180, y la importancia de la evolución de la situación en la Comunidad Europea en este contexto. El Grupo de Trabajo convino en que debería proponerse este estudio sobre el tiempo de trabajo en el sector de la pesca y que, mientras no se conocieran los resultados de este estudio, se mantuviera el *statu quo* con respecto a esta Recomendación y que se revisara posteriormente teniendo en cuenta las conclusiones del estudio.

Normas regionales

En Europa, la directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, adoptada el 23 de noviembre de 1993, al mismo tiempo que se refiere a los trabajadores en general contienen muchas exclusiones y excepciones relativas a sectores y actividades específicos, en particular, el transporte por carretera,

¹⁰⁴ OIT: *Nota sobre las labores*, Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, 2000), pág. 40, párrafos 14-15.

aéreo, por ferrocarril, marítimo, o por vías de navegación interior y lagos; la pesca marítima; otras actividades marítimas, y las actividades de los médicos en período de formación. En Europa se han adoptado dos directivas referentes al tiempo de trabajo de la gente de mar. La Directiva 1999/63/CE relativa a la aplicación del acuerdo entre interlocutores sociales del sector marítimo y la Directiva 1999/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo de la gente de mar a bordo de buques que hagan escala en puertos de la Comunidad. Ambas directivas estaban basadas, en gran medida, en el Convenio núm. 180 de la OIT y, en el caso de la directiva 1999/95/CE, también en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio núm. 147¹⁰⁵.

El sector de la pesca y, en particular, los armadores de barcos pesqueros no consideraban que las citadas directivas fueran adecuadas para ese sector. Ello dio lugar a la inclusión de la pesca marítima en el ámbito de la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se modifica la Directiva 93/104/CE del Consejo relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, para incluir los sectores y las actividades excluidos de dicha Directiva. En ella se establece, entre otras cosas, que los trabajadores que se encuentran a bordo de los barcos dedicados a la pesca marítima no están incluidos en las disposiciones de la Directiva en lo que se refiere al descanso diario, pausas, descanso semanal, tiempo máximo de trabajo semanal y duración del trabajo nocturno. No obstante, los Estados Miembros deben adoptar las medidas necesarias para garantizar que estos trabajadores disfruten del «descanso adecuado» y que su tiempo de trabajo se limite a un promedio de 48 horas semanales calculadas durante un período no superior a 12 meses. Para lograrlo, los Estados Miembros deben elegir una de las dos opciones siguientes:

- limitar el tiempo de trabajo a un número máximo de horas durante un período determinado. El resultado no debe ser superior a 14 horas por cada período de 24 horas ni a 72 horas por cada período de 7 días, o
- prever un número mínimo de horas de descanso dentro de un determinado período de tiempo, el cual no debe ser inferior a 10 horas por cada período de 24 horas y 77 horas por cada período de siete días. Este descanso puede dividirse en no más de dos períodos, uno de los cuales debe ser de al menos seis horas. Además, el intervalo entre los períodos consecutivos de descanso no debe ser superior a 14 horas.

No obstante, por razones objetivas o técnicas o por motivos relacionados con la organización del trabajo, y siempre que se respeten los principios generales relativos a la salud y seguridad, los Estados pueden permitir excepciones, incluida la fijación de períodos de referencia, a la semana de 48 horas durante un período de 12 meses, el límite de horas de trabajo y las pausas¹⁰⁶.

Legislación y práctica nacionales

Cando la Oficina recopiló información referente a las horas de trabajo en el sector de la pesca, trató de organizar esta información en dos categorías generales. La prime-

¹⁰⁵ *Extension of working time Directive agreed*, en European Industrial Relations Observatory online, www.eiro.eurofound.ie/2000/05/Feature/EU0005249F.html (28 de mayo de 2000) (consultado el 27 de noviembre de 2002).

¹⁰⁶ *Ibid.*

ra se refería a los requisitos generales sobre las horas de trabajo — sacada algunas veces de las prescripciones nacionales para todos los trabajadores — que establecen la duración de la jornada o la semana laboral normal. La segunda se refería a las disposiciones, algunas de éstas orientadas a los trabajadores marítimos en general y otras específicamente a los pescadores, que procuran limitar el trabajo excesivo o, al menos, garantizar un descanso mínimo, con el fin de evitar la fatiga. La Oficina no ha podido realizar un estudio completo de la ordenación del tiempo de trabajo en el sector de la pesca. No obstante, en el presente informe se ha tratado de facilitar información sobre las leyes y prácticas relacionadas con este tema en varios Estados Miembros.

Leyes, reglamentos y convenios colectivos referentes al tiempo de trabajo en general o a las horas de trabajo normales

En algunos países, se aplican a la pesca tanto las leyes laborales generales como algunas prescripciones específicas. Así ocurre en Filipinas y Lituania, donde las horas normales de trabajo se han fijado en ocho por día. Las horas extraordinarias son posibles por razones operativas. En Panamá, se debe llegar a un acuerdo sobre la jornada de trabajo a bordo que debe indicarse en el contrato de trabajo. Las horas de trabajo que sobrepasan el límite diario prescrito en el contrato deben considerarse como horas extraordinarias y el trabajador tiene derecho a una remuneración, que se fija mediante contratos colectivos e individuales, pero que en ningún caso será inferior a la remuneración horaria del salario básico incrementado en un 25 por ciento.

En el Japón, existe una distinción entre trabajadores que trabajan en barcos a los que se aplica la ley sobre los marinos (en general, barcos de al menos 30 toneladas brutas dedicados a la pesca marítima) y los amparados por las normas laborales generales (habitualmente, barcos de pesca de menos de 30 TRB que no están destinados a la navegación marítima). Aunque la ley sobre los marinos abarca en general a toda la gente de mar y a los pescadores, hay reglamentos específicos¹⁰⁷ para los trabajadores de los barcos de pesca, en lo que respecta a las horas de trabajo, fiestas y licencia. En ellos se prevé una jornada laboral de ocho horas y una semana de 40 horas. Las personas que no están incluidas en la ley sobre los marinos (personas que trabajan en embarcaciones de menos de 30 toneladas brutas o que no están destinadas a la navegación marítima) y, por lo tanto, comprendidas habitualmente en el ámbito de la legislación general — la ley sobre normas laborales — no están amparadas por las disposiciones de la ley sobre los marinos referentes a las horas de trabajo y a los períodos y días de descanso. No obstante, hay disposiciones sobre un incremento de los salarios correspondientes al trabajo realizado por la noche, cuya remuneración no será inferior al 125 por ciento de la normal.

En Mauricio, el reglamento sobre pescadores de bancos y trabajadores de frigoríficos (orden de remuneración) establece que en el contrato de trabajo se deberá indicar, entre otras cosas, las horas de trabajo, que deberán aprobarse por mutuo acuerdo entre el empleador y el trabajador.

¹⁰⁷ El reglamento referente a las horas de trabajo y fiestas de los marinos que se incorporan a un barco de pesca designado, núm. 4, 1995, y el reglamento referente a la licencia remunerada de los marinos que se incorporan a un barco de pesca designado, núm. 49, 1968. Se trata en ambos casos de reglamentos del Ministerio de Transporte.

En el Canadá, en Columbia Británica, en el convenio colectivo de Canadian Fishing Company-United Fishermen and Allied Workers' Union (CFC-UFAWU) se prevé una jornada laboral de ocho horas, una remuneración 1,5 veces superior a la del salario normal para las horas extraordinarias en determinadas condiciones y dos veces superior en otras, comienzo de la jornada flexible y diez horas consecutivas de descanso entre los turnos en cada período de 24 horas. Los trabajadores no incluidos en los convenios colectivos están cubiertos normalmente por la ley sobre normas de empleo; no obstante, los pescadores están generalmente excluidos de esa parte de la ley, que regula las horas de trabajo y las horas extraordinarias.

Número máximo de horas de trabajo, descanso mínimo y dotación (tripulación)

La Oficina ha obtenido información sobre varias leyes, reglamentos y disposiciones contenidas en convenios colectivos cuyo objetivo es limitar las horas de trabajo o establecer períodos mínimos de descanso. En general, los Estados miembros de la Unión Europea están aplicando o tienen previsto aplicar la directiva 2000/34/CE. Portugal exige que los pescadores tengan no menos de ocho horas diarias de descanso durante los períodos de pesca. Ese lapso puede dividirse en dos períodos (uno de los cuales debe ser de al menos 8 horas). Cuando se encuentran en el mar pero no pescan, se establecen en general 12 horas de descanso. Hay requisitos especiales para los pescadores de menos de 18 años de edad. Existen también disposiciones que regulan la licencia, con licencia compensatoria cuando se ha realizado un trabajo durante el día semanal de descanso o en las fiestas. Los convenios colectivos establecen también normas más rigurosas. En España, un Decreto Real sobre el sector de la pesca establece una jornada máxima de 12 horas, incluidas las horas extraordinarias, excepto en el caso de «fuerza mayor» o urgencia; en ningún caso está permitida una jornada de más de 14 horas por cada período de 24 horas, ni de 72 horas por cada siete días. La orden determina también un período mínimo de descanso de seis horas entre días de trabajo, y permite la reglamentación mediante convenio colectivo de la distribución de los períodos de descanso, siempre que el intervalo entre ellos no sea superior a 14 horas. Asimismo, regula el descanso semanal, que es generalmente de un día y medio, aunque hay particularidades referentes a la acumulación y compensación. El Reino Unido ha aprobado reglamentos que incluyen requisitos generales para garantizar la salud y seguridad de todos los trabajadores, incluido uno relativo a la adopción de pautas de trabajo que tengan en cuenta la capacidad del individuo y otros factores. En Francia, un convenio colectivo considera las cuestiones relacionadas con las horas de trabajo y el salario mínimo (véase el recuadro 4.1).

En la reglamentación de Noruega, no hay actualmente (julio de 2002) ningún requisito oficial sobre las horas de trabajo o de descanso para los buques dedicados a la pesca y la captura. En la práctica, estas cuestiones se han dejado en manos de los interlocutores sociales. La flota de aguas profundas (grandes embarcaciones) ha establecido convenios en los que se fija el horario normal de trabajo en 12 horas diarias durante las operaciones de pesca. El armador y el capitán son los responsables de la organización adecuada del trabajo a bordo, y deben velar por que se tengan debidamente en cuenta la vida, salud y seguridad de los trabajadores. Para evitar que la fatiga represente una amenaza para la salud, el medio ambiente y la seguridad a bordo, se debe garantizar a los trabajadores un descanso adecuado. En Islandia, por el contrario, las cuestiones relacionadas con el tiempo de trabajo en el sector de la pesca están

Recuadro 4.1

Horas de trabajo: el modelo francés

En Francia, un convenio colectivo regula la relación laboral entre los empleadores y los pescadores asalariados que trabajan en empresas artesanales o en una cooperativa en que se utilice el sistema de salario basado en el reparto a bordo de una embarcación registrada en la Francia metropolitana. Este convenio puede aplicarse también a las empresas de pesca artesanal registradas en los departamentos y territorios de ultramar que opten por ese sistema. Puede aplicarse también a las empresas pesqueras no artesanales que decidan regularse de acuerdo con este sistema, a no ser que estén ya reguladas por un convenio más favorable.

En el convenio colectivo se dispone que el tiempo de trabajo para los pescadores que trabajen con arreglo a un sistema de reparto debe basarse en un período coincidente con el año civil y contarse por «días en el mar». El tiempo de trabajo expresado en «días en el mar» debería ser equivalente al tiempo de trabajo legal en tierra, es decir, 35 horas por semana. En el caso de las empresas con menos de 20 empleados, el mínimo de días en el mar se ha fijado en 225 a partir del 1.º de enero de 2002, con un máximo de 250 días en el mar, que representa el tiempo legal máximo de trabajo al año por pescador.

Con el fin de evitar que los pescadores trabajen demasiadas horas en un día, el convenio prevé un período de descanso mínimo: cada 24 horas pasadas en el mar deberán incluir un período mínimo de descanso de 10 horas, de las cuales 6 deben ser consecutivas. Las horas de trabajo no pueden ser más de 14 en un período de 24 horas ni de 72 en un período de 7 días, es decir, el tiempo de descanso debe ser de al menos 10 horas en un período de 24 horas y de 77 horas en un período de 7 días. El tiempo de descanso no puede dividirse en más de 2 períodos, uno de los cuales debe ser de al menos 6 horas. El intervalo entre esos dos períodos no deberá ser superior a 14 horas. Este convenio nacional insiste en el requisito de un tiempo de descanso mínimo, más que en limitar el tiempo de trabajo diario. Los jóvenes de menos de 18 años deben tener un mínimo de 12 horas de descanso por cada período de 24 horas y este descanso no debe interrumpirse. Deberán tener un período semanal de descanso de al menos 36 horas (Código Laboral Marítimo, artículo 114).

El convenio colectivo ha tenido en cuenta la Directiva europea 2000/34. En la ley se especifican las condiciones del descanso semanal: se garantiza un descanso de 24 horas al pescador cuando el viaje es superior a 6 días. El domingo se reserva para el descanso semanal. El método de aplicación de esta disposición lo determina el Consejo de Estado (*Conseil d'Etat*) con el fin de tener en cuenta las limitaciones de cada actividad marítima. La ley modifica el Código Laboral Marítimo ya que prevé la posibilidad de sustituir el pago de las horas extraordinarias por descanso compensatorio, siempre que dichas horas no sean necesarias para responder a un caso de emergencia.

reguladas desde hace ochenta años. En 1921, una ley sobre el tiempo de trabajo de las tripulaciones a bordo de los arrastreros, que está todavía en vigor, preveía períodos de descanso y comida en cada período de 24 horas. No hay ningún registro del tiempo de trabajo a bordo de los buques de pesca de Islandia, dado que tampoco hay conexión entre el tiempo actualmente trabajado a bordo y los ingresos de los pescadores. La remuneración se establece con arreglo al sistema de reparto de las capturas. De acuerdo con los convenios colectivos firmados entre los pescadores y los armadores de los buques de pesca, el período de descanso diario es de al menos 6-8 horas, según el tipo de buque de pesca, la duración del viaje y también el tipo de arte de pesca utilizado.

En Estonia, la ley sobre la gente de mar, que se aplica a los pescadores, establece en general que el tiempo de trabajo de los miembros de la tripulación no deberá ser superior a doce horas durante un período de 24 horas y a 60 horas en un período de siete días. En los buques donde el ciclo de trabajo de la gente de mar no sea de más de dos semanas, las horas de trabajo no serán más de 14 en un período de 24 horas ni más de 72 en un período de siete días. En general, los períodos de descanso pueden dividirse en dos partes, una de las cuales no debe ser inferior a seis horas, y el tiempo entre las horas de descanso no debe ser superior a 14 horas. En casos de emergencia, se puede hacer una excepción respecto de estos límites, pero debe ofrecerse descanso compensatorio. En la vecina Lituania, hay limitaciones sobre el tiempo que un barco puede estar en el mar. En el caso de los buques factoría el total es de 175 días; en el de los grandes arrastreros, 150 días, y en el de los buques pequeños y medianos, 135 días. Durante una campaña, los barcos pueden estar en algunas regiones hasta 200 días, incluidos 60 días para el viaje de ida y vuelta hasta los caladeros. Se han establecido también períodos mínimos para las visitas a los puertos.

En Polonia, hay diferentes normas para los buques de pesca marítima y para los barcos que faenan únicamente en el mar Báltico. En el primer caso, el tiempo de trabajo no puede ser superior a 56 horas en una semana laboral de siete días y a 46 horas en una semana laboral de seis días; las condiciones cambian cuando el barco se encuentra en puerto. En el caso de los barcos que cambian de tripulación cada seis semanas (o, si los marinos están de acuerdo, hasta cada tres meses), los marinos pueden trabajar hasta 12 horas diarias y 84 horas a la semana. En un período de pesca, el tiempo de trabajo puede prolongarse a 12 horas diarias o a 84 semanales; las horas adicionales se permiten únicamente en determinadas circunstancias (emergencias, prácticas, pero no actividades de pesca y elaboración del pescado). En el caso de la pesca en el mar Báltico, las horas de trabajo pueden depender de las condiciones de la pesca, pero los pescadores deben tener al menos un período ininterrumpido de descanso de seis horas cada día.

No hay ningún requisito específico referente a las horas de trabajo en el sector de la pesca en Rumania. Se aplican normalmente las disposiciones del Código de Trabajo referentes a las horas de trabajo y tiempo de descanso. En lo que se refiere a las embarcaciones en general, un decreto regula el tiempo de trabajo, incluidos los períodos de descanso.

En Chile, hay un régimen especial que se aplica a las horas de trabajo y de descanso de los pescadores. Un decreto adoptado en 1995 estipula que debe haber un sistema obligatorio de control de las horas de trabajo dentro de cada período de 24 horas o cada día natural. El sistema se basa en un documento de planificación que debe rellenarse todos los días y contiene, entre otras cosas, información sobre la compañía, los trabajadores, el barco y las horas de trabajo. Debe estar firmado tanto por el trabajador como por el representante legal del empleador.

La Constitución mexicana prevé que un trabajador debe disfrutar de un día de descanso por cada seis días de trabajo. La ley federal laboral, que se aplica a la pesca, establece que cuando el barco se encuentra en el mar y debido al carácter del trabajo no es posible gozar de un período de descanso semanal, el empleador debe pagar al trabajador un salario doble por el servicio realizado, con independencia del salario correspondiente a ese período de tiempo.

En Panamá, un decreto establece que, por cada día de descanso semanal y de fiesta nacional durante el viaje, el trabajador tiene derecho, en compensación, a disfrutar de un día de descanso en tierra. Además, se debe conceder a cada miembro de la tripulación un día adicional en tierra por cada ocho días pasados a bordo con el fin de compensar el total de horas extraordinarias de servicio a bordo durante el viaje.

En Columbia Británica (Canadá) los empleados están protegidos por la ley sobre normas de empleo. No obstante, los pescadores están excluidos de la parte de la ley que se refiere a las horas de trabajo y las horas extraordinarias, con excepción de la sección 39, en la que se dispone que «a pesar de las disposiciones de esta parte, un empleador no puede exigir o permitir directa o indirectamente que un empleado trabaje horas excesivas en detrimento de su salud o seguridad». En el convenio colectivo CFC-UFAWU se establecen 10 horas consecutivas de descanso entre turnos en cada período de 24 horas, en el caso de los pescadores incluidos en el convenio. En Terranova, la mayoría de los pescadores reciben una parte de las capturas. Por ello, los pescadores y los armadores de barcos de pesca no se incluyen en la definición de empleador y empleado de acuerdo con la ley sobre normas laborales y, en consecuencia, no se ven afectados por las disposiciones de dicha ley referentes a las horas de trabajo, descanso, etcétera. En el caso de los trabajadores de arrastreros, estas cuestiones se plantean en su convenio colectivo. En él se disponen guardias de seis horas en alternancia con seis horas de descanso y se estipula que ningún miembro de la tripulación deberá permanecer en cubierta más tiempo del correspondiente a su guardia, excepto durante las emergencias.

En el Japón, se establece una distinción entre los trabajadores de los barcos a los que se aplica la ley sobre los marinos (en general, barcos de pesca marítima de al menos 30 toneladas brutas) y los amparados por las normas laborales generales (en general, los que trabajan en barcos de pesca de menos de 30 toneladas brutas que no están destinados a la navegación marítima). Dicha ley comprende en general a toda la gente de mar y a los pescadores, pero no obstante hay reglamentos específicos¹⁰⁸ en lo que respecta a las horas de trabajo, fiestas y licencia para los trabajadores de los barcos de pesca. Los que trabajan en arrastreros oceánicos de no menos de 1.000 toneladas brutas que se utilizan también como buques factoría tienen derecho a gozar de por lo menos 10 horas de descanso al día, 6 de las cuales deben ser de descanso continuado. No obstante, en circunstancias extraordinarias, un capitán puede exigir temporalmente que un marino trabaje 18 horas durante un período de dos días, con dos períodos ininterrumpidos de descanso de 4 horas, siempre que luego se le conceda descanso compensatorio adicional. En otras embarcaciones, el descanso deberá ser al menos de

¹⁰⁸ El reglamento referente a las horas de trabajo y fiestas de los marinos que se incorporan a un barco de pesca designado, núm. 4, 1995, y el reglamento referente a la licencia remunerada de los marinos que se incorporan a un barco de pesca designado, núm. 49, 1968. Se trata en ambos casos de reglamentos del Ministerio de Transporte.

8 horas diarias. En determinadas circunstancias, el capitán puede establecer un período de 16 horas de descanso en el lapso de dos días. En el caso de los pescadores no amparados por la ley sobre los marinos, no hay ningún límite máximo respecto de las horas de trabajo ni un período mínimo de descanso exigido.

La India y Malasia no tienen al parecer disposiciones legislativas referentes al tiempo de trabajo en el sector de la pesca. Nueva Zelandia no tiene reglamentos que limiten las horas de trabajo de los pescadores, aunque hay prescripciones que limitan las horas de trabajo de los encargados de la guardia.

En Túnez, el Código de los Pescadores establece que el patrón deberá prever un mínimo de 10 horas de descanso en un período de 24 horas. Ese período de descanso puede otorgarse de forma continuada o fragmentada, para que no se interrumpa el trabajo a bordo.

Conclusiones

Las leyes y reglamentos, e incluso los convenios colectivos, que se refieren, por ejemplo, a la jornada de ocho horas o a la semana de cuarenta horas no parecen abordar el problema del número excesivo de horas de trabajo (y, por lo tanto, la fatiga), pero establecen una distinción entre las horas trabajadas con una remuneración normal y las remuneradas como horas extraordinarias¹⁰⁹. Esta legislación parecería ser eficaz únicamente para los barcos de pesca que emplean pescadores cuyo salario se fija por horas, al menos parcialmente, y no ofrece gran protección para los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto.

Al parecer, en varios países se aplica una legislación que establece un número mínimo de horas o según los casos, de días de descanso, a pesar de los problemas presentados por las operaciones de pesca. Quizá haya razones que aconsejen la adopción de una norma internacional en la materia.

VACACIONES ANUALES Y VACACIONES PAGADAS

Muchas pesquerías son estacionales, lo que significa que los pescadores trabajan intensamente durante períodos prolongados y luego permanecen en tierra durante algún tiempo. Otras operan a lo largo de todo el año. Los pescadores pueden capturar algunas especies en un momento del año y otras unos meses más tarde; esto depende de las condiciones naturales o los reglamentos de ordenación de la pesca. Para algunos pescadores, en particular para los que trabajan en buques que se desplazan a aguas distantes en los que se aplica un contrato de enrolamiento, las vacaciones anuales pueden estar previstas en el contrato. En algunos países, las vacaciones pueden estar fijadas de forma obligatoria en la legislación laboral general. No obstante, los pescadores que trabajan con arreglo al sistema de reparto pueden estar excluidos de algunas de esas leyes.

¹⁰⁹ No obstante, puede argumentarse que el aumento de los costos que implica el pago de horas extraordinarias puede inducir a no recurrir en exceso a las horas extraordinarias.

Normativa de la OIT

No hay ningún Convenio de la OIT en que se aborde de manera específica la cuestión de las vacaciones anuales para los pescadores. El Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114) no hace referencia alguna a este tema.

El Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91) establece, en su artículo 1.3) *b*) que el Convenio «no se aplica a ... *b*) los barcos dedicados a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad, o a la caza de la foca u operaciones análogas». El Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146) «se aplica a todas las personas que trabajan como gente de mar» entendiéndose por tal «las personas empleadas en cualquier función a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima matriculado en el territorio de un Estado que haya ratificado el presente Convenio, que no sea ... *b*) un buque dedicado a la pesca o a operaciones directamente relacionadas con esta actividad, o a la pesca de la ballena u operaciones análogas».

El Convenio núm. 146, que es la norma más moderna, establece en general que la gente de mar a la que se aplica el Convenio tiene derecho a vacaciones anuales pagadas de una duración mínima determinada. Esta duración deberá ser especificada por todo Miembro que ratifique el Convenio en una declaración anexa a su ratificación. La gente de mar cuyo período de servicio en cualquier año sea inferior al requerido para tener derecho al total de vacaciones prescrito tendrá derecho, respecto de ese año, a vacaciones anuales pagadas proporcionales a la duración de sus servicios en dicho año. El Convenio contiene disposiciones específicas en las que se indica el modo de calcular el período de servicios y el momento en que deberán tomarse las vacaciones. En el artículo 7, el Convenio dispone, entre otras cosas, que la gente de mar percibirá, por el período entero de las vacaciones, por lo menos su remuneración normal y que el monto debido deberá pagarse antes de las vacaciones. Este Convenio ha sido ratificado por 13 Estados Miembros. El Consejo de Administración, al examinar recientemente esta norma, la consideró actualizada e invitó a los Estados Miembros a que estudiaran la posibilidad de ratificarla y a que comunicaran a la Oficina los obstáculos o dificultades que pudieran impedir o retrasar la ratificación¹¹⁰.

En su reunión de 1978, la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera adoptó una resolución sobre las vacaciones pagadas para los pescadores en las que, entre otras cosas, se solicitaba con insistencia al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo que instara a los gobiernos para que *a*) ratificaran el Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146) y *b*) ampliaran las disposiciones de este Convenio, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 2, a las personas que trabajan a bordo de barcos dedicados a la pesca o en operaciones directamente relacionadas con esta actividad.

En la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187), que puede aplicarse a la pesca marítima comercial, se estipula, en lo que respecta a las vacaciones anuales pagadas, que «la legislación nacional o los convenios colectivos pueden disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos

¹¹⁰ Pentsov, *op. cit.*, págs. 628, 636 a 638.

oficiales se compensen mediante la concesión, como mínimo, de un tiempo equivalente libre de servicio y fuera del buque, o de una licencia adicional en lugar de la remuneración correspondiente o de cualquier otra compensación prevista».

Legislación y práctica nacionales

En el Canadá, en Columbia Británica, los pescadores están excluidos de las disposiciones sobre las vacaciones anuales contenidas en la ley sobre normas de empleo; en cambio, los acogidos al convenio colectivo CFC-UFAWU tienen reconocidas vacaciones anuales que varían de acuerdo con los años de antigüedad en el trabajo.

En el Japón, se hace una distinción entre los trabajadores de los barcos considerados en la ley sobre los marinos (en general, barcos de pesca marítima de al menos 30 toneladas brutas) y los amparados por las normas laborales generales (en general, los que trabajan en barcos de pesca de menos de 30 toneladas brutas que no están destinados a la navegación marítima). En el primer caso, el número de días de vacaciones pagadas que se deben otorgar a un marino que ha estado empleado de forma ininterrumpida en un barco perteneciente a la misma empresa se especifica mediante una disposición especial en la que se estipula que deberá ser de 15 días por un año de servicio ininterrumpido y que se añadirán tres días por cada tres meses adicionales de servicio. En el caso de la gente de mar que no está amparada por la ley sobre los marinos (en general, la que trabaja en barcos de menos de 30 toneladas brutas o que no están destinados a la navegación marítima) y, por lo tanto, amparada por la legislación general — ley sobre normas laborales — hay un número fijo de días de trabajo por año que depende de la duración del servicio.

En algunos países, por ejemplo, Nueva Zelanda y los Países Bajos, las leyes sobre el número mínimo de días de vacaciones se aplica a todos los trabajadores, incluidos los del sector pesquero.

En Noruega, el personal de los barcos de pesca y de captura tiene derecho, en virtud de una ley especial para los pescadores, a 25 días de vacaciones al año. Tienen también derecho a un mínimo de 12 días continuados de vacaciones durante el período comprendido entre el 16 de mayo y el 30 de septiembre, a no ser que haya razones especiales que obliguen a situar las vacaciones fuera de ese período. En virtud de un decreto promulgado en Panamá, deben ofrecerse a las tripulaciones períodos de vacaciones anuales.

En Polonia, los pescadores de los barcos de navegación marítima que operan fuera del mar Báltico tienen derecho a 21 días laborables de vacaciones pagadas después de dos años de trabajo y a 30 días después de tres años. En los barcos que operan en el mar Báltico, los pescadores empleados en virtud de un contrato durante la temporada de pesca tienen derecho a dos días laborables de licencia por cada mes de trabajo, así como a un día laborable de licencia por cada domingo y fiesta pasado en el mar.

Conclusión

La Oficina ha obtenido sólo información limitada sobre este tema. No obstante, parece que las leyes y reglamentos existentes en la materia están basados en general en las normas nacionales relativas a todos los trabajadores o en las que se aplican en general a los trabajadores marítimos.

REPATRIACIÓN

El tema de la repatriación presenta especial interés para los pescadores que trabajan en barcos que no regresan frecuentemente a su puerto de matrícula. Es también importante para los pescadores migrantes que trabajan en barcos que, aunque quizá regresen a su puerto de matrícula, no lo hacen al país de residencia de los pescadores. La repatriación puede tener lugar por varias razones: conclusión de un contrato, licencia periódica, emergencias médicas o de otra índole o, en algunos casos, cuando un barco ha sido embargado o abandonado en un puerto extranjero.

La responsabilidad del armador de repatriar a los pescadores puede estar registrada en las leyes y reglamentos nacionales o en convenios colectivos. En ellos se pueden fijar las condiciones en virtud de las cuales deben repatriarse los pescadores, como puede verse en el Convenio pertinente de la OIT relativo a la gente de mar.

Un serio problema para muchos pescadores ha sido la repatriación después del embargo de un barco o su abandono por el armador. Esta situación se produce con frecuencia cuando un barco es sorprendido pescando ilegalmente y se procede al apresamiento de los buques y sus tripulaciones. Algunos pescadores han estado presos durante muchos meses debido a que el propietario del buque no ha podido o no ha querido pagar el costo de su regreso a casa. El tema de la responsabilidad financiera en los casos de abandono de la gente de mar fue examinado recientemente por un Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (véase *infra*). El resultado puede ser de interés para la elaboración de la norma propuesta de la OIT referente al trabajo en el sector de la pesca.

Normas internacionales

El Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166) se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de todo Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor y destinado normalmente a la navegación marítima comercial, así como a los armadores y a la gente de mar de tales buques. En la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones de este Convenio a la pesca marítima comercial. En el Convenio se establecen las condiciones en las cuales todo marino (entendiendo por tal toda persona empleada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique este Convenio) tiene derecho a la repatriación. En el Convenio se consideran temas como los siguientes: duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual el marino tiene derecho a la repatriación; puntos de destino de la repatriación; responsabilidad del armador de organizar la repatriación; responsabilidad del Estado del pabellón de organizar y asumir el costo de la repatriación si el armador no toma las disposiciones necesarias (y el derecho del Estado del pabellón de recuperar esos costos del armador). En general prevé que, a no ser que el marino haya cometido una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo conforme a lo previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos, los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo del marino. Al 15 de septiembre de 2002, el Convenio había sido ratificado por ocho Estados. Este instrumento revisa el anterior

Convenio núm. 23, que había sido ratificado por 45 Estados. No obstante, en el Convenio núm. 23, se establecía expresamente que no se aplicaba a los barcos de pesca.

FAO

En el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO se establece, en el párrafo 8.2.9, que «los Estados del pabellón deberían velar por que los miembros de la tripulación tengan derecho a ser repatriados, teniendo en cuenta los derechos establecidos en el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)».

Actividad conjunta OMI/OIT en relación con el tema del abandono de la gente de mar

Recientemente, el Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar examinó, el tema del abandono y elaboró un proyecto de resolución referente a la seguridad financiera en caso de abandono de la gente de mar (se aplica también a los pescadores que trabajan en barcos que realizan viajes internacionales) que fue aprobado por la Asamblea de la OMI y el Consejo de Administración de la OIT. El Grupo aprobó además directrices en las que se recomiendan las medidas que deberán ser aplicadas por los armadores para la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar. Las directrices establecen las características principales y el ámbito de aplicación del sistema de seguridad financiera y contienen además recomendaciones para la certificación de dicho sistema.

Legislación y práctica nacionales

En el Canadá, en Terranova, no hay ningún mecanismo oficial establecido para la repatriación del personal de los barcos de pesca. La responsabilidad recae normalmente sobre el armador. Los ciudadanos y grupos de servicio interesados muchas veces ayudan a atender las necesidades básicas de los miembros de la tripulación abandonados. En cuanto a la tripulación de los arrastreros de altura, el tema se trata en los convenios colectivos.

Los reglamentos sobre la repatriación contenidos en la ley sobre la gente de mar de Dinamarca se refieren también a los pescadores, pero no se utilizan debido a la estructura especial de la flota pesquera danesa. La mayor parte de los buques de pesca de Dinamarca faenan en zonas marítimas limitadas y regresan al mismo puerto de donde salieron. Los costos correspondientes al viaje desde un puerto extranjero hasta al domicilio del pescador (para pasar un fin de semana o una vez terminado el contrato con el armador) se regulan mediante contratos individuales. En el caso de pescadores abandonados, el Fondo de Garantía de Empleadores de Dinamarca (*Lønmodtagernes Garantifond*) resuelve las cuestiones pendientes relativas al salario y transporte hasta el domicilio del pescador.

En el Japón, se hace una distinción entre los trabajadores que trabajan en barcos a los que se aplica la ley sobre los marinos (en general, embarcaciones dedicadas a la pesca marítima de al menos 30 toneladas brutas) y los amparados por las normas laborales generales (habitualmente, los que trabajan en barcos de menos de 30 toneladas

brutas que no están destinados a la navegación marítima). Los incluidos en la ley sobre los marinos deben ser repatriados por el armador. Hay sanciones para los armadores que abandonan a los pescadores en puertos extranjeros.

En Mauricio, el reglamento de 1997 sobre pescadores de bancos y trabajadores de frigoríficos (orden de remuneración) establece que «en los casos en que la repatriación resulta necesaria debido a enfermedad o lesión del trabajador, el empleador deberá sufragar los costos de la repatriación, encargarse de que el trabajador sea transportado a un hospital o dispensario y avisar a su familia sobre la fecha de llegada a Mauricio». De la misma manera, en Mauritania, la repatriación se hace a expensas del armador.

La ley sobre los marinos de Noruega contiene secciones relativas a la repatriación de la gente de mar que se aplican también a los pescadores que trabajan en los barcos de al menos 100 TRB. Hay también reglamentos de aplicación.

En los Países Bajos, las tripulaciones de los barcos de pesca costera viven y trabajan en los Países Bajos, por lo que no hay necesidad de repatriación. En cuanto a los arrastreros de aguas profundas, todas las compañías tienen un plan de repatriación con carácter voluntario (seguro).

En algunos países¹¹¹, las leyes referentes a la repatriación de la gente de mar se aplican también a los pescadores. El Reino Unido ha informado a la Oficina de que, aunque los reglamentos sobre repatriación incluyen a los barcos de pesca, la obligación de repatriar recae sobre el empleador. Si el miembro de la tripulación no se califica técnicamente como «empleado», cabría argumentar que no hay ninguna obligación de repatriar. Por ello, el tema de la situación de los «pescadores que trabajan con arreglo al sistema de reparto» está relacionado con el de la repatriación.

Conclusión

La Oficina ha obtenido sólo información limitada sobre este tema. Parece que se trata de una cuestión de interés sobre todo para los pescadores que trabajan a bordo de barcos dedicados a la pesca en aguas de otros países. No obstante, en varios Estados esta cuestión se resuelve aparentemente aplicando a los pescadores las leyes y reglamentos relativos a la repatriación aplicables a la gente de mar.

¹¹¹ España, Panamá, Polonia, el Reino Unido, Rumania y Túnez.

CAPITULO V

CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO EN LOS BUQUES DE PESCA

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

En la Reunión tripartita de la OIT sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (diciembre de 1999), se llegó, entre otras, a la siguiente conclusión:

La pesca es una ocupación peligrosa en comparación con otras. Se precisan esfuerzos continuados a todos los niveles y de todas las partes para mejorar la seguridad y la salud de los pescadores. La cuestión de la seguridad y la salud ha de ser objeto de un amplio examen para determinar y atenuar — de no ser eliminar — las causas subyacentes de los accidentes y las enfermedades en este sector. También conviene considerar la gran diversidad de las actividades de pesca, ya se trate de la dimensión de los buques o del tipo de pesca y de aparejos, la zona de operaciones, etcétera.

En el Japón, en 2000, de los 88 accidentes mortales de todos los trabajadores incluidos en la ley sobre los marinos, 55 fueron de pescadores. Según un estudio realizado por investigadores de la Universidad de Oxford, la profesión de pescador es con mucho la más peligrosa en el Reino Unido¹. En los Estados Unidos, la tasa de letalidad fue de 160 fallecimientos por 100.000 trabajadores en 1995, 181 por 100.000 en 1996, 134 por 100.000 en 1997 y 179 por 100.000 en 1998. En 1996, esta tasa era 16 veces más elevada en el caso de los pescadores que en ocupaciones como las de bombero, policía y detective y ocho veces mayor que en el caso de las personas que se ganaban la vida conduciendo automóviles y camiones². En los países nórdicos, las tasas de letalidad son de 150 por 100.000. En Guinea, entre 1991 y 1994, se estimaba en 500 por 100.000. Recientemente, en Sudáfrica se registró una tasa estimada de 585 por 100.000³. Las tasas de accidentes son también elevadas debido a las circunstancias que rodean el trabajo en el mar y a la exposición de los pescadores a las inclemencias atmosféricas y al equipo utilizado para capturar y elaborar el pescado. El Parlamento Europeo adoptó en abril de 2001 una resolución sobre pesca: seguridad y causas de accidentes, en la que no sólo se reconocía la alta tasa de fallecimientos y lesiones en este sector sino que se pedían también varias intervenciones concretas, en particular medidas reglamentarias, para conseguir mejoras no sólo en Europa sino en el panorama internacional⁴ (en otros capítulos y secciones de este informe relacionados con la seguridad y salud en el trabajo se consideran los siguientes temas: examen médico, tiempo de trabajo, alojamiento y seguridad social).

¹ S. E. Roberts: «Hazardous occupations in Great Britain», en *The Lancet*, vol. 360, núm. 9332, 17 de agosto de 2002 en www.thelancet.com (consultado el 20 de agosto de 2002).

² *Dying to Fishing: Living to Fish*, informe del *Fishing Vessel Casualty Task Force Report*, Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos (Washington DC, 1999).

³ FAO: La seguridad en el mar como parte integrante de la ordenación pesquera, FAO: Circular de Pesca núm. 966 (FAO, Roma, 2001).

⁴ Resolución 2000/2028 (INI) del Parlamento Europeo sobre *El sector pesquero: la seguridad y las causas de accidentes* (*Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, 24 de enero de 2002). En la resolución se pedía en concreto a la OMI y a la OIT que adoptaran una reglamentación general aplicable a los buques que enarbolan pabellón de conveniencia con el fin de combatir el incumplimiento de los requisitos sobre la seguridad en el trabajo.

*Normas internacionales**Convenios y recomendaciones de la OIT sobre seguridad y salud de los trabajadores*

La OIT ha adoptado unos 70 Convenios y Recomendaciones relacionados con la seguridad y salud en el trabajo⁵.

En el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155)⁶ y la Recomendación correspondiente (núm. 164), se prescribe la adopción de una política nacional coherente en materia de seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo. En el Convenio se pide la adopción de medidas para garantizar la participación tripartita en la formulación, aplicación y examen de las políticas y medidas prácticas. Se establecen también los principios básicos que regulan las responsabilidades de los empleadores en el ámbito de la empresa (por ejemplo, garantizar un lugar de trabajo seguro, ropas y equipos de protección apropiados, y medidas para hacer frente a situaciones de urgencia y accidentes, incluidos medios adecuados para la administración de primeros auxilios), y se dispone que las medidas tomadas en las empresas deberían garantizar que los trabajadores adoptan ciertas medidas (por ejemplo, prestar la debida atención, cumplir las instrucciones, utilizar los dispositivos de seguridad y el equipo de protección, comunicar los peligros a los supervisores y notificar los accidentes y lesiones). Aunque el Convenio núm. 155 se aplica a todas las ramas de la actividad económica, los Estados Miembros pueden, después de entablar las debidas consultas, excluir parcial o totalmente de su aplicación a determinadas ramas de actividad económica, incluida la pesca⁷. Una de las conclusiones de la Reunión tripartita de la OIT sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (diciembre de 1999) fue que «los gobiernos deberían ratificar el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155) y aplicar sus disposiciones en la industria pesquera».

Otro grupo de normas hace hincapié en las medidas de protección, como la protección de la maquinaria, los exámenes médicos, el peso máximo que puede ser transportado por un solo trabajador, por ejemplo, el Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 119). Hay también normas referentes a la protección frente a riesgos concretos, como las radiaciones ionizantes, el benceno, el asbesto, la prevención del cáncer profesional, la prevención de la contaminación atmosférica, el ruido y

⁵ En su 279.ª reunión, el Consejo de Administración de la OIT decidió incluir en el orden del día de la 91.ª reunión (junio de 2003) de la Conferencia Internacional del Trabajo, el siguiente punto: «Actividades de la OIT relacionadas con las normas en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo: un estudio detallado que sirva de base para el debate con miras a la adopción de un plan de acción sobre dichas actividades (discusión general)». Véase el documento GB.280/2, párrafo 11.

⁶ Ratificado (al 1.º de septiembre de 2002) por 38 Estados: Antigua y Barbuda, Belarús, Belice, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Cabo Verde, República Checa, Chipre, Croacia, Cuba, Dinamarca, El Salvador, Eslovaquia, Eslovenia, España, Etiopía, Ex República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Hungría, Irlanda, Islandia, Kazajstán, Lesotho, Letonia, Luxemburgo, México, República de Moldova, Mongolia, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Portugal, Federación de Rusia, Suecia, Uruguay, Venezuela, Viet Nam y Yugoslavia.

⁷ El Estado Miembro debe justificar esta exclusión e informar sobre los progresos realizados hacia una aplicación más amplia del Convenio. Las exclusiones son raras. No obstante, la República Unida de Tanzania, por ejemplo, ha excluido a la pesca del ámbito de aplicación.

la vibración en el entorno del trabajo, y la seguridad en el uso de los productos químicos, incluida la protección frente a los accidentes industriales mayores. El Convenio sobre el asbesto, 1986 (núm. 162), es un ejemplo de este grupo de normas.

Varias normas de la OIT ofrecen protección en ciertas ramas de la actividad económica (por ejemplo, la agricultura, la minería, la navegación o los puertos). Estas normas se centran en cuestiones específicas de esos sectores, pero tienen también como base o repiten principios generales contenidos en las normas aplicables a todos los trabajadores. La norma sectorial más reciente adoptada en el campo de la seguridad y la salud en el trabajo es el Convenio sobre la seguridad y la salud en la agricultura, 2001 (núm. 184)⁸.

La OIT *no* tiene una norma sobre seguridad y salud en el trabajo que se refiera expresamente a la pesca. No obstante, el Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134) establece algunos requisitos referentes a la *gente de mar*. En el Convenio se pide la adopción de las siguientes medidas:

- notificación e investigación de todos los accidentes del trabajo;
- compilación y análisis de estadísticas detalladas referentes al número, naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, e investigaciones sobre las tendencias y los riesgos que revelen esas estadísticas;
- establecimiento mediante la legislación, repertorios de recomendaciones prácticas u otros medios apropiados de disposiciones relativas, en particular, a las características estructurales del buque; máquinas, medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente; equipos de carga y descarga; prevención y extinción de incendios; anclas, cadenas y cables; cargas peligrosas y lastre, y equipo de protección personal para la gente de mar;
- imposición del cumplimiento de las disposiciones por vía de inspección u otros medios;
- nombramiento de una o varias personas apropiadas o establecimiento de un comité apropiado, escogidos entre los miembros de la tripulación del buque, que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capital del buque;
- establecimiento de programas de prevención de los accidentes del trabajo en colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar;
- formación de la gente de mar en las cuestiones relacionadas con la seguridad y salud en el trabajo;
- cooperación internacional en materia de prevención de accidentes del trabajo.

⁸ En su 271.^a reunión (marzo de 1998), el Consejo de Administración de la OIT decidió incluir en el orden del día de la 88.^a reunión (2000) de la Conferencia Internacional del Trabajo un punto sobre la seguridad y la salud en la agricultura, ya que ésta constituye uno de los sectores que más riesgos entraña en todo el mundo; es un sector muy complejo y heterogéneo y no suele estar regulado por los reglamentos en materia de seguridad y salud en el trabajo; sólo unos pocos países cuentan con un conjunto de disposiciones especiales en materia de seguridad y salud en el trabajo relacionados con la agricultura; prácticamente no existe legislación alguna sobre seguridad y salud en el trabajo que se ocupe completamente de este sector, y un gran número de trabajadores agrícolas no tiene derecho a recibir prestaciones de seguridad social.

Al 20 de septiembre de 2002, el Convenio había sido ratificado por 27 Estados⁹. En su artículo 1, 1) se establece que la expresión «gente de mar» se aplica a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor este Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima. Además, en el artículo 1, 2), se dispone que «en caso de que surgieran dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país, previa consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas». En el Convenio se insiste en la prevención de los «accidentes del trabajo», es decir, «los accidentes sobrevenidos a la gente de mar a causa o con ocasión de su empleo». La Oficina no ha podido determinar claramente hasta qué punto se está aplicando este Convenio al sector de la pesca, en particular a las embarcaciones artesanales y en pequeña escala.

La Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142), que acompaña al Convenio núm. 134, ofrece orientación sobre la aplicación del Convenio.

Repertorios de recomendaciones prácticas de la OIT

La OIT ha publicado también varios repertorios de recomendaciones prácticas referentes a algunos sectores económicos y a determinados tipos de equipo o agentes. A continuación se mencionan ejemplos de repertorios de recomendaciones prácticas que pueden ser de interés al examinar la seguridad y salud en el trabajo en el sector de la pesca:

- directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo;
- registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;
- seguridad en la utilización de productos químicos en el trabajo;
- tratamiento de cuestiones relacionadas con el alcohol y las drogas en el lugar de trabajo;
- prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos¹⁰.

Otros instrumentos internacionales que abordan el tema de la seguridad y salud de los pescadores

Entre los organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI) tiene la responsabilidad primaria en materia

⁹ Alemania, Azerbaiyán, Brasil, Costa Rica, Dinamarca, Egipto, España, Finlandia, Francia, Grecia, Guinea, Israel, Italia, Japón, Kenya, Kirguistán, México, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Polonia, Rumania, Federación de Rusia, Suecia, República Unida de Tanzania, Tayikistán y Uruguay.

¹⁰ En la Recomendación núm. 142 se establece, entre otras medidas, que «... los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta los reglamentos-tipo de seguridad o repertorios de recomendaciones prácticas publicados por la Oficina Internacional del Trabajo y las normas apropiadas que hayan establecido las organizaciones internacionales de normalización». En 1978 la OIT publicó un Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*. En 1996 se publicó una versión revisada.

de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina. A continuación se describen los principales convenios y otros instrumentos que pueden estar directamente relacionados con la seguridad de los barcos de pesca y los pescadores.

El instrumento más importante de la OMI acerca de la seguridad en el mar, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, establece en su capítulo V los requisitos generales de seguridad para todas las embarcaciones.

El Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros (Convenio de Torremolinos), adoptado en 1977, establece un régimen de seguridad para los barcos pesqueros de eslora igual o superior a los 24 metros. El Convenio no recibió suficientes ratificaciones para entrar en vigor, ya que muchos Estados consideraban que era demasiado riguroso. Posteriormente (1993) se adoptó un Protocolo relativo al Convenio de Torremolinos de 1977. El Protocolo de Torremolinos contiene disposiciones sobre la construcción, integridad de estanqueidad y equipo; estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad; instalaciones de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente; prevención, detección y extinción de incendios y equipos contra incendios; medidas de seguridad y protección de la tripulación, dispositivos y normas de salvamento; procedimientos de emergencia, revistas y simulacros; radiocomunicaciones, y equipo y dispositivos de navegación del barco. Las normas para la seguridad de la tripulación repercuten en determinados aspectos de la construcción del barco que pueden influir en la seguridad, como ocurre con las cuerdas de seguridad, las aberturas de cubierta, las amuradas, las barandillas, los dispositivos de protección, las escaleras y las escalas. El Protocolo restringe las disposiciones obligatorias del Convenio a los barcos de eslora igual o superior a los 45 metros. En el caso de los barcos con una eslora de entre 24 y 45 metros, la aplicación de los requisitos de seguridad se deja a la decisión regional. Este Protocolo entrará en vigor un año después de que 15 Estados que tienen una flota conjunta de por lo menos 14.000 barcos (aproximadamente el 50 por ciento de la flota pesquera mundial de buques de eslora igual o superior a los 24 metros) lo hayan ratificado¹¹.

Son también pertinentes varias de las normas de la OMI, por ejemplo, la Resolución de la Asamblea A.484 (XII) sobre los principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación en los buques pesqueros y la Resolución A.884 (21) relativa a enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (en particular, las lesiones sufridas por una persona en un siniestro y que den como resultado una incapacidad de más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones). Hay otros convenios de la OMI relacionados con la seguridad y salud en el mar, en general. Entre ellos figuran los siguientes: Convenio internacional de búsqueda y salvamento marítimos, 1979, las enmiendas del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) de 1998 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (tal como ha sido enmendado). El Manual internacional de los servi-

¹¹ Como la formación es un elemento esencial de la seguridad, es también pertinente a este respecto el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (STCW-F). Véase un examen del mismo en la sección del presente informe referente a los certificados de competencia y la formación profesional.

cios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, cuyo objeto es prestar asistencia a los Estados para responder mejor a las necesidades de búsqueda y salvamento, constituye una contribución importante a la mejora del salvamento de los pescadores.

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) trata de mejorar la seguridad en la industria pesquera por medio de la adopción de sus propios códigos, mediante la elaboración conjunta con la OIT y la OMI de códigos y directrices de seguridad y salud y a través de su propio programa de cooperación técnica. El Código de Conducta para la Pesca Responsable (véase el capítulo I) no es obligatorio, pero contiene disposiciones que vinculan claramente la pesca responsable con la seguridad y salud de los pescadores¹².

Códigos conjuntos FAO/OIT/OMI relacionados con la seguridad y salud en el sector de la pesca

La FAO, la OIT y la OMI han preparado conjuntamente cuatro publicaciones relacionadas con la salud y seguridad de los pescadores (es decir, el personal de los barcos de pesca) y los barcos de pesca:

El documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros, como su nombre indica, hace referencia a la formación y titulación, y se examina en la sección del presente informe referente a ese tema.

El Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de la FAO/OIT/OMI (parte B, Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros) y las directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños hacen referencia a la construcción de embarcaciones y el equipo que transportan. Estas directrices se están revisando y se concluirán y publicarán para 2005.

El Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros (parte A, directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones) está

¹² En su artículo 6, Principios generales, párrafo 6.17, dispone que «los Estados deberían velar por que las instalaciones y equipos de pesca, así como todas las actividades pesqueras, ofrezcan condiciones de trabajo y de vida seguras, sanas y justas y cumplan las normas internacionalmente acordadas adoptadas por las organizaciones internacionales pertinentes». En su artículo 8, Operaciones pesqueras, párrafo 8.1, Deberes de todos los Estados, subpárrafo 8.1.5, dispone que «los Estados deberían velar por la aprobación de normas de salud y seguridad para todo el personal empleado en las operaciones de pesca. Dichas normas deberían ajustarse por lo menos a las exigencias mínimas de los acuerdos internacionales pertinentes sobre las condiciones de trabajo y servicio». En el párrafo 8.2, Deberes del Estado del pabellón, subpárrafo 8.2.5, dispone que «los Estados del pabellón deberían velar por que los buques pesqueros y los pescadores cumplan los requisitos de seguridad adecuados de conformidad con los convenios internacionales, los códigos de prácticas acordados internacionalmente y las directrices voluntarias. Los Estados deberían establecer requisitos de seguridad adecuados para todas las embarcaciones pequeñas que no se contemplan en dichos convenios internacionales, códigos de prácticas o directrices voluntarias». El subpárrafo 8.2.10, dispone que «en caso de accidente de una embarcación pesquera o de las personas a bordo, el Estado del pabellón de la embarcación en cuestión debería informar del accidente a los Estados de los cuales los extranjeros a bordo de la embarcación involucrada en el accidente tienen la nacionalidad. Asimismo, esta información debería comunicarse, cuando sea factible, a la Organización Marítima Internacional». Véase un estudio más detallado sobre las actividades sustanciales de la FAO relacionadas con la seguridad de los barcos de pesca y los pescadores en: FAO: *La seguridad en el mar como parte integrante de la ordenación*, Circular de Pesca núm. 966 (FAO, Roma, 2001) en www.fao.org/DOCREP/003/X9656E/X9656E00.htm (consultado el 28 de noviembre de 2002).

siendo también objeto de revisión. La materia de este Código está especialmente relacionada con la seguridad y salud en el trabajo a bordo de los barcos de pesca.

Normas regionales

Seguridad de los barcos de pesca (construcción y equipo)

Es imposible considerar la seguridad y la salud en el trabajo de los pescadores sin tener también en cuenta la seguridad de los barcos de pesca y su equipo. Las siguientes normas regionales están relacionadas con estos temas.

En Asia, se han promulgado las directrices relativas a la seguridad de los barcos pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros pero inferior a los 45 metros que faenan en la región de Asia Oriental y Sudoriental¹³.

En Europa, la Directiva 97/70/CE del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros¹⁴, que se aplica a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea o que faenan en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro o desembarcan sus capturas en un puerto de un Estado miembro, dispone en general que los buques pesqueros deberán cumplir las disposiciones pertinentes del anexo del Protocolo de Torremolinos y que los Estados miembros garantizarán que lo dispuesto en ciertos capítulos del anexo (que se aplican a los buques de eslora igual o superior a 45 metros) se aplique también a los buques de pesca nuevos de 24 metros de eslora, que enarbolan su bandera, a menos que se disponga lo contrario en el anexo II de la Directiva. El anexo IV se refiere en concreto a los requisitos específicos de seguridad. Ya en 2002, la Comisión Europea estaba considerando la posibilidad de adoptar medidas para mejorar la seguridad y salud en los barcos pesqueros de menos de 24 metros de eslora¹⁵.

Aunque quizá no puedan considerarse estrictamente como normas, en otras regiones se han adoptado medidas para mejorar la seguridad en el mar. Con frecuencia se ocupan sobre todo de las pequeñas embarcaciones, y pueden abarcar no sólo la construcción y equipo sino también otros temas relacionados con la seguridad y salud en el trabajo. Por ejemplo, los planes de trabajo de organismos u organizaciones regionales como la Organización de los Estados del Caribe Oriental (OECO), la Comisión subregional de pesca de los Estados de Africa Noroccidental, la Comisión del Pacífico Meridional y el Programa del Golfo de Bengala han realizado considerables actividades en este terreno¹⁶.

¹³ La información de esta sección se basa en OMI: Informe de la Conferencia sobre seguridad de los buques pesqueros que faenan en la región de Asia Oriental y Sudoriental, 68.^a reunión del Comité de Seguridad Marítima (Londres, documento MSC 68/Inf.10, 28 de febrero de 1997).

¹⁴ En su informe al Parlamento Europeo, *Fisheries: safety and causes of accidents*, de 12 de marzo de 2001, el Comité de Pesca observó que esta Directiva se aplicaba sólo al 3 por ciento de los barcos de la flota europea.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Véase FAO: Circular de Pesca núm. 966, *op. cit.*

Seguridad y salud en el trabajo en el sector de la pesca

La Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca se aplica a todos los buques de pesca existentes cuya eslora sea igual o superior a 18 metros y a los buques de pesca nuevos cuya eslora sea igual o superior a 15 metros, y a todas las personas que trabajen a bordo de estos buques, comprendidos los aprendices y las personas en período de formación. Los buques de pesca nuevos debían cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud a más tardar el 23 de noviembre de 1995, y los buques de pesca existentes el 23 de noviembre de 2002. Los buques de pesca que tuvieran que someterse a reparaciones, reformas o modificaciones importantes a partir del 23 de noviembre de 1995, debían también cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud¹⁷.

De conformidad con la Directiva de los Estados miembros de la Unión Europea, adoptarán las medidas necesarias para que los armadores velen por que sus buques sean utilizados «sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores», por que se realice un informe detallado de los sucesos que ocurran en el mar y que tengan o pudieran tener algún efecto en la seguridad y la salud de los trabajadores a bordo, por que se transmita dicho informe a la autoridad competente designada con este fin y se consignen tales sucesos de forma detallada en el cuaderno de bitácora, si la legislación o la normativa nacional vigente exigen que el tipo de buque de que se trate disponga de él. Además, los Estados tomarán las medidas necesarias para que los buques estén sujetos a controles periódicos por parte de autoridades específicamente encargadas de esta misión, por lo que respecta al cumplimiento de la Directiva.

Los Estados miembros de la Unión Europea tomarán las medidas oportunas para que el armador:

- vele por el mantenimiento técnico de los buques, de las instalaciones y de los dispositivos, y por que los defectos que se hubieren observado se eliminen lo antes posible cuando puedan afectar a la seguridad y a la salud de los trabajadores;
- tome medidas para garantizar la limpieza periódica de los buques y del conjunto de las instalaciones y dispositivos, de forma que se mantengan condiciones adecuadas de higiene;
- mantenga a bordo del buque los medios de salvamento y supervivencia apropiados, en buen estado de funcionamiento y en cantidad suficiente;
- tome en consideración las disposiciones mínimas de seguridad y de salud (que figuran en un anexo de la Directiva);
- tome en consideración las especificaciones en materia de equipos de protección individual (que figuran en un anexo de la Directiva), y
- facilite al capitán los medios que éste necesite para cumplir las obligaciones que le impone la Directiva.

Se informará a los trabajadores o a sus representantes de todas las medidas que vayan a tomarse en lo que se refiere a la seguridad y la salud a bordo de los buques, y esta información deberá ser comprensible para los trabajadores de que se trate.

¹⁷ En su informe al Parlamento Europeo, *Fisheries: safety and causes of accidents*, de 12 de marzo de 2001, *op. cit.*, se señaló que esta Directiva se aplicaba sólo al 8 por ciento de los barcos de la flota europea.

Los trabajadores deberán recibir una formación adecuada, en particular en forma de instrucciones precisas y comprensibles, en cuanto a la salud y seguridad a bordo de los buques y, en particular, la prevención de accidentes. Esta formación se referirá en particular a la lucha contra incendios, a la utilización de los medios de salvamento y supervivencia, y a la autorización de los aparejos de pesca y de los equipos de tracción, así como a los diferentes métodos de señalización, en particular gestual. Dicha formación será objeto de las actualizaciones que las modificaciones de las actividades a bordo hagan necesarias. Toda persona que pueda mandar un buque deberá recibir una formación especializada: sobre la prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo a bordo y las medidas que deben tomarse en caso de accidente; la estabilidad del buque y el mantenimiento de la misma en cualesquiera condiciones previsibles de carga y durante las operaciones de pesca, y la navegación y comunicación por radio, incluidos los procedimientos.

La Directiva exige la consulta y participación de los trabajadores o de sus representantes sobre las cuestiones en ella contempladas (incluidos los anexos), de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 89/391/CEE¹⁸.

El artículo 12 de la Directiva, bajo el título de Adaptación de los anexos¹⁹, dispone adaptaciones «de carácter estrictamente técnico» de los anexos de la Directiva, en función de: la adopción de directivas en materia de armonización técnica y de normalización, relativas a diversos aspectos del ámbito de la seguridad y de la salud a bordo de los buques y/o del progreso técnico, de la evolución de las normativas o de las especificaciones internacionales y de los conocimientos en el ámbito de la seguridad y de la salud a bordo de los buques.

¹⁸ La Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo es una Directiva «marco» que sirve de base a las directivas individuales. Su objetivo es la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, y a tal efecto incluye principios generales relativos a la prevención de los riesgos profesionales y la protección de la seguridad y de la salud, la eliminación de los factores de riesgo y accidente, la información, la consulta, la participación equilibrada y la formación de los trabajadores y de sus representantes. Como ejemplos de directivas sobre temas concretos cabe citar la Directiva 94/33/CEE relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo, la Directiva 90/269/CEE sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores, y la Directiva 89/656/CEE relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para la utilización por los trabajadores en el trabajo de equipos de protección individual.

¹⁹ El anexo I, prevé obligaciones sobre: la navegabilidad y la estabilidad; la instalación mecánica y eléctrica; la instalación de radiocomunicación; las vías y salidas de emergencia; la detección y lucha contra incendios; la ventilación de los lugares de trabajo cerrados; la temperatura de los locales; la iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo; los suelos, mamparos y techos; las puertas; las vías de circulación y zonas peligrosas; la disposición de los lugares de trabajo; los alojamientos; las instalaciones sanitarias; los primeros auxilios; las escalas y pasarelas de embarque, y el ruido. El anexo II prevé obligaciones sobre los mismos temas (a excepción del «ruido»), pero con un nivel menos riguroso. El anexo III, prevé, entre otras cosas, determinadas obligaciones en relación con los equipos o medios que hay que transportar, a la regularidad con que se inspeccionarán y a la frecuencia y naturaleza de los ejercicios de salvamento que se llevarán a cabo. El anexo IV establece que se dote a los trabajadores de equipos de protección individual, y que dichos equipos sean de colores vivos para que contrasten con el medio marino y sean bien visibles.

Legislación y práctica nacionales

En las secciones restantes de este capítulo, la Oficina ha intentado ofrecer, en primer lugar, una descripción general de las principales leyes y reglamentos y, en algunos casos, prácticas referentes a la seguridad y salud en el trabajo de los pescadores de varios Estados Miembros. Luego, se examinan con mayor detalle algunos de los principales elementos de la legislación y la práctica.

Aspectos generales

Son varias las formas en que los Estados Miembros de la OIT se plantean el tema de la seguridad y salud de los pescadores en su legislación nacional.

En varios países²⁰, se aplica al sector de la pesca la legislación laboral general (para todos los trabajadores) sobre la seguridad y salud en el trabajo. En algunos de ellos, la legislación no contiene ninguna prescripción específica sobre la pesca, mientras que en otros hay algunas disposiciones concretas sobre los pescadores. En determinados países²¹, parece que la legislación sobre la gente de mar o sobre los marinos se aplica al sector de la pesca. En algunos casos, las disposiciones sobre la seguridad y salud en el trabajo de los pescadores se encuentran en la ley de pesca²² o en un código relacionado expresamente con los pescadores (por ejemplo, en Túnez).

En el Japón, los trabajadores de los barcos de navegación marítima de al menos 30 toneladas brutas están incluidos en la ley sobre los marinos, mientras que los de los barcos de menos de 30 toneladas brutas que no están dedicados a la navegación marítima están incluidos en las leyes y reglamentos generales sobre seguridad y salud en el trabajo. En Australia, los trabajadores de los barcos de pesca que se desplazan a aguas de otros países están protegidos en general por la ley sobre navegación, que se aplica también a la gente de mar. Otros barcos se incluyen en los reglamentos de los diferentes Estados. Por ejemplo, en Queensland, la seguridad y la salud en el lugar de trabajo están reguladas por la ley de seguridad y salud en el lugar de trabajo y los reglamentos pertinentes. En la India, los barcos de pesca de más de 24 metros de eslora están regulados por la ley sobre la marina mercante. No obstante, las cuestiones relativas a la seguridad y salud en el trabajo en los barcos de menos de 24 metros de eslora se consideran en programas especiales establecidos por cooperativas pesqueras privadas.

En Europa, hay una tendencia a la adopción de leyes y reglamentos específicos referentes a la seguridad y salud en el trabajo de los pescadores. Ello se debe en gran parte a la adopción de la Directiva 93/103/CE del Consejo (descrita más arriba). Los Estados de la Asociación Europea de Libre Cambio (AELC) y los países candidatos a la adhesión a la UE están también adaptando su legislación. Otras directivas europeas de carácter más general (también mencionadas más arriba) están influyendo en la legislación nacional. En el contexto de la aplicación de esta Directiva, Dinamarca ha establecido el Consejo de salud en el trabajo en el sector de la pesca (véase el capítulo relativo a la aplicación). El Reino Unido ha actualizado recientemente varios de sus reglamentos para armonizarlos con estas directivas, incluida la enmienda de su Reglamento sobre

²⁰ Filipinas, Indonesia, Mauricio, Mozambique, Nigeria, Tailandia y la mayor parte de los Estados de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC).

²¹ Dinamarca, España, Estonia, Noruega y Sudáfrica (excepción entre los Estados de la SADC).

²² Malasia y Viet Nam.

barcos mercantes y de pesca (Seguridad y salud en el trabajo), de acuerdo con las disposiciones de la Directiva 89/391/CEE y las Directivas 91/383/CEE²³ y 92/85/CE²⁴. Como ya se ha indicado, mientras que la Directiva 93/103/CE está relacionada específicamente con el sector de la pesca, otras directivas se aplican con frecuencia a todos los lugares de trabajo. El resultado ha sido que, mientras que los barcos de menos de 15 metros de eslora quizá no tengan que aplicar todas las prescripciones de la directiva relacionada específicamente con el sector de la pesca tienen la obligación, por ejemplo, de realizar una evaluación de riesgos tal como se prevé en la Directiva 89/391/CEE. Si bien muchos países europeos han realizado esfuerzos por cumplir sus obligaciones, no está claro si estas evaluaciones de riesgos se están llevando a cabo o no.

En Columbia Británica, en el Canadá, el Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo, adoptado en virtud de la ley de remuneración de los trabajadores, contiene requisitos especiales sobre la pesca, incluidos los relativos a operaciones pesqueras concretas (por ejemplo, la pesca con redes de enmalle, con palangre, con redes de cerco, con arrastre o al curricán).

Programas de promoción y medios de comunicación con los pescadores

El alto número de siniestros y lesiones en el sector de la pesca ha contribuido a la formulación de programas de seguridad y salud en muchos países. Estos programas tienen a veces como finalidad mejorar la aplicación de las leyes y reglamentos y en otros casos tratan de mejorar la seguridad y la salud sin recurrir a prescripciones jurídicas. Con frecuencia, las organizaciones pesqueras, incluidas las organizaciones de empleadores, establecen programas de seguridad y salud para ayudar a sus miembros a cumplir sus requisitos, porque temen que la inacción de su parte dé lugar a la introducción de prescripciones jurídicas, o sencillamente porque creen que ello tiene sentido desde el punto de vista económico o moral.

En el Canadá, en Columbia Británica, por ejemplo, la promoción de la seguridad se hace por iniciativa de la Junta de remuneración de los trabajadores. Todas las leyes y reglamentos pueden consultarse en Internet. Además, hay una publicación específica *Gearing Up for Safety: Safe Work Practices for Commercial Fishing in British Columbia* y murales en que se alerta de los peligros de muerte y otros riesgos, destinados a los armadores y a las tripulaciones de los barcos. En Terranova, la Junta de certificación de pescadores profesionales desempeña un papel importante en la transmisión de informaciones sobre seguridad y salud a los armadores de barcos de pesca y a los pescadores. Más recientemente, en la región atlántica del Canadá, un programa de investigación conocido con el nombre de SafetyNet, financiado por el Instituto Canadiense de Investigación sobre la Salud, ha agrupado a la guardia costera canadiense, los sindicatos, las universidades canadienses, la Comisión de Remuneración, Salud y Seguridad en el Trabajo y a otros grupos, en el intento de determinar los factores que influyen en la seguridad y salud en el trabajo. Este estudio está utilizando varias bases de datos de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales²⁵.

²³ Relativa a la seguridad y salud en el trabajo de los trabajadores con una relación laboral de duración determinada o de empresas de trabajo temporal.

²⁴ Relativa a la seguridad y salud en el trabajo de la trabajadora embarazada.

²⁵ Puede verse información más detallada en www.safetynet.mun.ca/content/ProjectProfiles.htm (consultado el 27 de noviembre de 2002).

La Autoridad Marítima de Dinamarca ha publicado un plan de acción²⁶ en el que se fija una nueva dirección para la seguridad y salud en la flota mercante y en los barcos de pesca de Dinamarca. Este plan fue elaborado tras muchos años de esfuerzo por mejorar la seguridad y salud en el trabajo en el mar, en particular, mediante la mejora de los servicios de salud en el trabajo, la elaboración de programas especiales de educación sobre seguridad orientados a las organizaciones que se ocupan de ese tema en el sector de la pesca y el transporte marítimo, nuevas normas y reglamentos sobre la salud en el trabajo, tratamiento de las enfermedades a bordo, encuestas sobre las condiciones relacionadas con la salud en el trabajo, etcétera.

En Honduras, un programa de pesca cuenta con el apoyo de un instituto que se ocupa de los problemas de los pescadores, con fondos facilitados por el Gobierno. El programa presta especial atención a las áreas de la seguridad y la salud en el trabajo, con especial énfasis en las medidas de prevención. Colaboran en su ejecución varios organismos gubernamentales.

En Italia, el Instituto Superior para la Prevención y la Seguridad en el Trabajo (ISPESL) ha puesto en marcha una iniciativa que trata, por un lado, de impulsar investigaciones internas y estadísticas sobre lesiones en la marina mercante y el sector de la pesca mediante el análisis de las bases de datos del Centro Internacional Radiomédico (CIRM) y otras informaciones disponibles del Instituto de Seguridad Social para el Sector Marítimo (IPSEMA), las oficinas marítimas de salud, los organismos locales de salud, las compañías mercantes y pesqueras, y, por el otro, de generar información e instrumentos de formación para los marinos. También suministra información el Instituto Nacional de Seguro contra Accidentes de Trabajo (INAIL). La Asociación de Armadores de Barcos de Pesca, en cooperación con los ministerios nacionales y regionales de agricultura y pesca y la Comisión Europea, ha preparado una serie de publicaciones completas con ilustraciones de calidad sobre la legislación y la práctica referentes a la seguridad y salud en el trabajo en el sector de la pesca. La Asociación de Armadores de Barcos de Pesca Molfetta, en colaboración con la UE, el Ministerio de Políticas Agrícolas, la Dirección General de Pesca y Acuicultura y el Departamento de Acuicultura y Pesca de la Región de Puglia, ha preparado también una serie de publicaciones en las que se tratan los siguientes temas: modelos para la elaboración de programas de seguridad; prácticas de trabajo seguras a bordo de los buques de pesca; guía práctica para la asistencia médica a bordo de los barcos de pesca, y otras materias semejantes.

En Chile, la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) lleva a cabo desde hace muchos años un programa de seguridad en la flota industrial. Durante el período comprendido entre 1992 y 1998, se ha registrado un descenso constante de los accidentes; esto puede atribuirse a la formación en esferas como la prevención de riesgos y el intercambio de experiencias en el plano nacional. La ACHS ayuda a las compañías de distintas maneras, preparando cursos de formación generales (por ejemplo, de primeros auxilios) y cursos orientados expresamente a las operaciones de pesca. Ha preparado también una serie de manuales, vídeos y carteles sobre temas como la seguridad marítima, la seguridad en las actividades de arrastre, la supervivencia en el mar, la seguridad en la navegación, la seguridad en la preparación y reparación de redes y otros temas.

²⁶ Disponible en http://soefart.inforce.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK_PDF/Publications/PDF/AP2005.pdf (consultado el 27 de noviembre de 2002).

En Nueva Zelanda, en 2001 se estableció un grupo asesor sobre la seguridad y la salud en el sector de la pesca (coordinado por la Autoridad de Seguridad Marítima de Nueva Zelanda), con el fin de examinar los temas de la seguridad y la salud en el sector de la pesca comercial. Este grupo interviene habitualmente en la formulación, aplicación y promoción de programas de prevención de accidentes en todo el sector.

En los Estados Unidos, la Asociación de armadores de barcos de pesca del Pacífico Norte (NPFVOA) lleva a cabo un programa de educación y formación en materia de seguridad. El financiamiento proviene fundamentalmente de las contribuciones de los miembros pero también de los derechos de matrícula y la venta de materiales. Los miembros son sobre todo armadores de barcos de pesca y compañías relacionadas con la pesca, desde pequeñas barcas salmoneras con operadores individuales hasta grandes barcos de elaboración con tripulaciones de 150 o más personas. La Asociación colabora también con agentes y empresas de seguros, abogados y empresas de apoyo al sector de la pesca. Mantiene una estrecha asociación con el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, la Administración de Salud y Seguridad en el Trabajo del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos y muchos organismos estatales. El programa de seguridad de los barcos de la NPFVOA tiene tres componentes fundamentales: un manual detallado sobre la seguridad, una serie de vídeos sobre la seguridad y la supervivencia en el mar y un programa de formación de las tripulaciones. La NPFVOA publica también un boletín trimestral sobre su programa de seguridad, otras informaciones relacionadas con la seguridad e informes de accidentes graves en los barcos de pesca.

Obligaciones de los empleadores/armadores de buques de pesca, y derechos y obligaciones de los pescadores

Muchos países imponen obligaciones específicas a los empleadores en su legislación laboral nacional y regional (por ejemplo, provincial) relativa a todos los trabajadores (que en muchos casos refleja los principios contenidos en el Convenio núm. 155 y en otras normas de la OIT). En general, los armadores de barcos de pesca parecen estar obligados a cumplir esos requisitos. En algunos países²⁷, estas disposiciones se contienen también en las leyes sobre la gente de mar o sobre el transporte marítimo. En otros, estas cuestiones se abordan en reglamentos relacionados expresamente con el sector de la pesca.

Por ejemplo, en Nueva Zelanda, la ley sobre el transporte marítimo, que abarca la pesca, establece que los empleadores deben garantizar la seguridad de la gente de mar. Deben adoptar todas las medidas razonables para: asegurar y mantener la seguridad y navegabilidad del barco y crear un entorno de trabajo seguro; ofrecer y mantener para los trabajadores del barco instalaciones que garanticen su seguridad y salud; garantizar que, mientras esté a bordo del barco, la gente de mar no esté expuesta a los peligros derivados de la distribución, eliminación, manipulación, almacenamiento o utilización de los objetos que se encuentran en el barco o en sus proximidades, y establecer procedimientos para hacer frente a las emergencias que puedan presentarse mientras la gente de mar se encuentra en el barco. Los empleadores tienen además la obligación de ofrecer información a la gente de mar. De la misma manera, en

²⁷ España, Estonia, México, Noruega y Nueva Zelanda.

Noruega la reglamentación establece que, salvo disposición en contrario, la compañía naviera y el capitán tienen la responsabilidad de garantizar que el trabajo a bordo se planifique, organice y realice de conformidad con el reglamento pertinente. La seguridad y salud de los trabajadores se garantizará en todas las cuestiones relacionadas con el trabajo o el tiempo libre a bordo del barco. En ninguna circunstancia los trabajadores deberán incurrir en gastos como consecuencia de los dispositivos de seguridad y salud a bordo. Además, de acuerdo con la legislación la responsabilidad de la compañía naviera no se ve afectada por los deberes y obligaciones contraídos en relación con los trabajadores y sus representantes. En el Canadá, en Columbia Británica, las obligaciones de los empleadores se establecen en general en la ley sobre remuneración de los trabajadores; no obstante, las responsabilidades generales de los armadores y capitanes de los barcos de pesca se fijan en el Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo, en el apartado «Operaciones de pesca: requisitos generales».

Lo mismo ocurre con las leyes y reglamentos referentes a los derechos de los pescadores. Estos se establecen en general en la legislación laboral o en las leyes sobre la gente de mar o el transporte marítimo. Por ejemplo, en el Canadá, los derechos y obligaciones de los trabajadores se recogen en general en la legislación provincial. En Terranova, en lo que respecta al personal de los arrastreros estas cuestiones se regulan también en los convenios colectivos. En Estonia, si más de la mitad de los miembros de la tripulación piden al capitán que verifique la navegabilidad del barco o si el primer oficial de puente o el jefe de máquinas formulan una petición semejante con respecto a la parte del barco o el equipo de que son responsables, el capitán deberá ponerse en contacto con el organismo que ejerce la supervisión estatal sobre los barcos matriculados en Estonia para verificar la navegabilidad del barco. En Nueva Zelanda, todos los empleadores de gente de mar que se encuentra a bordo de barcos de Nueva Zelanda (incluidos los barcos de pesca) deben garantizar que todos los marinos reciban los resultados de la supervisión de su salud o seguridad, y todos los marinos que lo soliciten podrán conocer los resultados de la supervisión de las condiciones del barco.

Parece que hay también una tendencia a extender al sector de la pesca, en la medida de lo posible, las disposiciones referentes a los comités de seguridad y salud. Noruega, por ejemplo, tiene amplios reglamentos sobre los comités y asesores de seguridad (selección, protección, derecho a interrumpir el trabajo, actas de las reuniones, etcétera). Al parecer, están basados en buena parte en la legislación laboral general. En España, los comités de seguridad y salud son obligatorios si hay al menos 50 trabajadores en una empresa. En el Canadá, en Columbia Británica, las directrices referentes a los reglamentos de seguridad y salud en el trabajo propios del sector de la pesca exigen cierta flexibilidad en el establecimiento de un programa oficial de seguridad y salud si no es probable que el barco tenga suficientes empleados para dicho programa.

Algunos países especifican no sólo las responsabilidades de los armadores y/o capitanes de los barcos de pesca sino también de los pescadores. En el Canadá, en Columbia Británica: «los miembros de la tripulación deben adoptar todas las medidas de precaución necesarias para garantizar su propia seguridad y salud y las de las demás personas que se encuentran a bordo del barco de pesca». En Noruega, la reglamentación establece que todos los trabajadores tienen la obligación de cumplir las órdenes e instrucciones, en particular la aceptación de tareas, actuar con precaución y cooperar de todas las formas posibles para salvaguardar la vida, la salud y el

bienestar de conformidad con los reglamentos. Los trabajadores deben también utilizar el equipo de protección necesario y cooperar de otras maneras para evitar accidentes y lesiones. Deben notificar a las personas responsables o al supervisor de protección los defectos o deficiencias que puedan entrañar riesgos para la vida o para la salud.

Medidas en el lugar de trabajo o en la empresa

Una de las principales novedades en el sector del transporte marítimo durante los últimos años ha sido el establecimiento del Código Internacional de Gestión de Seguridad (Código IGS). Este Código, que inicialmente era voluntario y ahora es obligatorio para muchos barcos a raíz de su inclusión en el capítulo V del Convenio SOLAS (véase *supra*), exige que los barcos tengan un sistema de gestión de la seguridad a bordo²⁸. En Nueva Zelanda, por ejemplo, el Reglamento Marítimo referente a los sistemas de gestión de la seguridad de los barcos se aplica al sector de la pesca. La OIT ha preparado recientemente las directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, que pueden ser más pertinentes en relación con las cuestiones de la seguridad y salud en los barcos de pesca²⁹.

Muchos países miembros de la Unión Europea (así como muchos miembros de la AELC y candidatos a la adhesión a la UE) están llevando a cabo evaluaciones de riesgo con arreglo a los requisitos de la Directiva 89/391/CEE (véase *supra*). Aunque el requisito sobre las evaluaciones de la seguridad se aplica a todos los barcos, parece que los propietarios de pequeñas embarcaciones no cumplen con el mismo. Resulta interesante señalar que, al parecer, en algunos países los barcos son demasiado pequeños para quedar obligados por los requisitos de la Directiva 93/103/CE, que se refiere específicamente a la pesca, y en cambio deben aplicar la Directiva 89/391/CEE. En el Reino Unido el organismo encargado de la pesca marina está promoviendo una metodología de evaluación de riesgos (véase el recuadro 5.1). En Italia, un decreto obliga al armador y al capitán a realizar evaluaciones de riesgos para la seguridad y la salud a bordo de los barcos (inspiradas en el modelo del Reino Unido). España y Noruega tienen también sistemas semejantes.

Un reglamento sobre los servicios de prevención en España prevé procedimientos de evaluación de los riesgos para la salud de los trabajadores y las formas de organización, funcionamiento y control de los servicios de prevención. Esta orden aplica a la Directiva 89/391/CE.

²⁸ Una de las conclusiones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras de la OIT (diciembre de 1999) fue la siguiente: «Las mejoras en la seguridad y la salud no pueden conseguirse con la sola legislación. Se debería promover una cultura de la seguridad en la industria pesquera, incluida la utilización de sistemas de gestión de la seguridad adecuados a la empresa y la difusión de información sobre el particular. Los gobiernos, los empleadores y las organizaciones de trabajadores deberían participar en el desarrollo y aplicación de estos sistemas».

²⁹ Estas directrices representan un modelo, compatible con otras normas y guías sobre sistemas de gestión. No son legalmente vinculantes ni pretenden sustituir a las leyes, reglamentos y normas aceptadas nacionales. Reflejan los valores de la OIT, como el tripartismo y las normas pertinentes, por ejemplo, los Convenios núms. 155 y 161. OIT: *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo*, ILO-OSH 2001 (Ginebra, 2001).

Recuadro 5.1

Evaluación de los riesgos en el Reino Unido

El Reglamento sobre los buques de la marina mercante y pesqueros (salud y seguridad en el trabajo), de 1997, que entró en vigor en 1998, exige a los armadores o a la empresa naviera preparar un informe escrito sobre los criterios generales que aplican en materia de seguridad y salud y revisarlos cuantas veces sea necesario, así como llevar a cabo evaluaciones para determinar los riesgos que puede haber para la salud y la seguridad de los trabajadores en el curso normal de sus actividades o tareas.

La autoridad encargada del sector de la pesca marítima, junto con las federaciones de pesca del Reino Unido y el Organismo de los servicios marítimos y de guardacostas (MCA) prepararon una carpeta con informaciones sobre la seguridad de los buques pesqueros para uso de los propietarios de dichos buques. En esa carpeta se incluye una serie de formularios que deben utilizarse para preparar las declaraciones con respecto a los criterios que se aplican y las evaluaciones de los riesgos exigidas por el reglamento. En el formulario para la declaración sobre los criterios de seguridad que se aplican en el buque pesquero hay espacios previstos para indicar datos sobre el buque, el número de tripulantes, el nombre del propietario, el patrón y la persona encargada de los asuntos relativos a la salud y la seguridad, así como diversos procedimientos de emergencia. En dicho formulario, el propietario debe indicar además de qué manera piensa explotar el barco conforme al Reglamento de 1997 y otras disposiciones reglamentarias en materia de salud y seguridad para reducir lo más posible el riesgo de accidentes y enfermedades profesionales. En el formulario se piden también datos sobre el equipo de seguridad, las medidas de emergencia y la evaluación de los riesgos correspondientes a las distintas actividades y áreas del buque que deben actualizarse cada doce meses o antes de cumplirse ese plazo si se hacen cambios importantes. El equipo de protección personal y los dispositivos de protección, la información, la formación y los mecanismos de funcionamiento necesarios para la seguridad del barco y la tripulación deben ajustarse a lo previsto en la reglamentación correspondiente. Se incluye también en el formulario una sección titulada «Lista y declaración de la tripulación» en la que los miembros de la tripulación deben indicar: si poseen certificados válidos del MCA en materia de supervivencia en el mar, extinción de incendios y primeros auxilios; si se les ha impartido un cursillo sobre seguridad para trabajar a bordo del buque; si se les ha explicado el funcionamiento del equipo de seguridad y los procedimientos correspondientes; si se les ha informado sobre las evaluaciones de los riesgos que se han efectuado, y que han de cumplir plenamente con todos los requisitos en materia de salud y seguridad relacionados con el buque. Se incluye también una lista de comprobación exhaustiva en la que figuran todos los elementos del equipo de seguridad. Asimismo, se proporciona asesoramiento y se indican ejemplos de la forma en que debe efectuarse la evaluación.

Formación sobre la seguridad a bordo

En varios países, las leyes y reglamentos nacionales establecen que los empleadores tienen la obligación de garantizar que los pescadores reciban capacitación a bordo (en la sección del presente informe referente a estos temas puede recabarse información sobre los certificados de competencia y la formación profesional). Algunos países han establecido requisitos específicos para la gente de mar. Sólo unos pocos parecen tener prescripciones especiales para los pescadores. Esta formación puede ser especialmente importante para garantizar que la tripulación esté familiarizada con el barco en cuestión y su equipo, incluida la localización del equipo de salvavidas y de extinción de incendios.

En el Canadá, en Columbia Británica, en virtud del Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo, en las secciones referentes a «Barcos de pesca: requisitos generales», el capitán debe garantizar, antes del comienzo de cada temporada, que todos los miembros de la tripulación reciban instrucción sobre las características operativas del barco (se enumeran algunas áreas concretas). Los nuevos miembros de la tripulación que se incorporan a los barcos deben recibir también esta formación. El capitán ha de establecer además procedimientos y atribuir responsabilidades para las situaciones de emergencia, y velar porque se lleven a cabo ejercicios prácticos al comienzo de la campaña de pesca y a intervalos periódicos. Los empleadores de gente de mar (incluidos los pescadores) de Nueva Zelandia deben adoptar todas las medidas razonables para garantizar que todos los marinos que realicen cualquier tipo de trabajo o utilicen maquinaria o manipulen sustancias de cualquier tipo en el barco estén supervisados por una persona que posea suficientes conocimientos y experiencia en temas marítimos para asegurarse de que no va a provocar daños a la gente de mar ni a ninguna otra persona, o bien tengan la formación debida sobre la utilización de toda la maquinaria, sustancias y ropas, y equipo de protección que puedan verse obligados a utilizar o manejar.

La UE, la AELC y los países candidatos a la adhesión a la UE están aplicando en general los requisitos pertinentes de la Directiva 93/103/CE sobre este tema. En Italia, un decreto establece que los armadores deben garantizar que todos los trabajadores marítimos reciban formación suficiente y adecuada en lo que respecta a la seguridad y a la salud, con especial referencia al tipo de barco de que se trata y las funciones desempeñadas a bordo. Debe ofrecerse formación al embarcar y cuando se introduzcan nuevos equipos de trabajo, tecnologías y materiales o sustancias peligrosos. Noruega exige que todo individuo reciba la formación necesaria para poder realizar su trabajo de forma segura y adecuada, antes de tener acceso a las zonas que impliquen un riesgo grave o especial, o cuando se introduzcan nuevas tecnologías. Además, la formación deberá repetirse periódicamente y documentarse. En Rumania, el capitán del barco debe recibir cuidadosa instrucción sobre los accidentes y enfermedades profesionales, sobre las medidas que deberán adoptarse en caso de accidente, y sobre las medidas necesarias para garantizar la estabilidad del barco en cualquier circunstancia. En España, el armador debe garantizar que los trabajadores y sus representantes reciban formación e información adecuadas sobre la seguridad y salud a bordo. En un orden especial se establecen medidas específicas para la pesca. Estonia exige que el armador se responsabilice de la formación de los miembros de la tripulación acerca de la seguridad y la salud en el trabajo (requisito general para todos los barcos, no únicamente para los de pesca).

Equipo de protección personal, ergonomía y seguridad del equipo, levantamiento manual de cargas

En algunos Estados Miembros, el suministro de equipo de protección personal está previsto en la legislación nacional relativa a todos los trabajadores. Por ejemplo, en México esto está previsto en la ley federal sobre el trabajo. En otros países, hay leyes y/o reglamentos sobre el equipo de protección personal para la gente de mar en general. En algunos, se establecen requisitos específicos para los barcos de pesca. Al igual que en otras áreas, la UE, la AELC y los candidatos a la adhesión a la UE están aplicando la Directiva 93/103/CE y otros requisitos europeos.

En el Canadá, en Columbia Británica, en el Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo (en las secciones referentes a «Barcos de pesca: requisitos generales») se especifica el requisito de que los barcos de pesca deben llevar un equipo de inmersión esencial en las frías aguas de Columbia Británica para cada miembro de la tripulación. No obstante, no se indica quién debe suministrar el equipo; sin embargo, se considera que el responsable en caso de incumplimiento es el capitán. En Terranova, los requisitos referentes al equipo de protección se estipulan en general en la ley de seguridad y salud en el trabajo y sus reglamentos complementarios. Por el contrario, en Estonia, la ley sobre la gente de mar exige que el armador corra con los gastos necesarios para suministrar a los miembros de la tripulación ropas de trabajo y equipo especial, así como el equipo de protección necesario para la realización de su trabajo.

En la reglamentación de Noruega se estipula que el equipo de protección personal deberá utilizarse cuando sea imposible eliminar o limitar suficientemente un riesgo por medio de las medidas comunes de protección de carácter técnico o con medidas, métodos o procedimientos relacionados con la organización del trabajo. Hay prescripciones específicas referentes al equipo de protección personal. También está reglamentada la utilización, adquisición y formación en el uso del equipo de protección personal. En Rumania, el armador debe asegurarse de que el barco esté debidamente equipado con el material técnico necesario para: garantizar la seguridad del trabajo a bordo; comprobar que la tripulación está equipada con equipo de trabajo y protección personal (instrumentos de protección, materiales y dispositivos de seguridad), y garantizar las condiciones de vida y de trabajo a bordo. En la República de Corea, el armador debe cumplir las disposiciones de un decreto del Ministerio de Asuntos Marítimos y de Pesca en el que se estipula que los armadores deben encargarse del mantenimiento de los instrumentos de trabajo, del suministro de medicinas y de la formación sobre la seguridad y la salud y deben adoptar además todas las medidas necesarias para prevenir peligros en el trabajo y asegurar condiciones de sanidad adecuadas a bordo.

Equipo de seguridad y ergonomía

La seguridad puede mejorarse, naturalmente, si se adoptan los medios para que la embarcación y el equipo estén diseñados y fabricados de manera que reúnan al menos unos requisitos mínimos. Un número considerable de países han llevado a cabo investigaciones con el fin de mejorar el diseño de las embarcaciones, garantizar que el equipo esté debidamente protegido y equipado con topes de seguridad adecuados, mejorar la ubicación del equipo a bordo (por ejemplo, ofrecer espacio suficiente para que la tripulación trabaje con seguridad) y otros objetivos semejantes. Varios países tienen en vigor leyes y reglamentos en virtud de los cuales los armadores tienen la

responsabilidad de garantizar que el barco y su equipo sean seguros (en la medida de lo posible).

Por ejemplo, en el Canadá, en Columbia Británica, el propietario debe garantizar que toda la maquinaria y el equipo a bordo del barco puedan desempeñar sin peligro las funciones para las que están destinados. El propietario debe garantizar también que las partes móviles de los sistemas accionados mecánicamente, cuando sea posible, estén dotados de protecciones eficaces si dichas partes constituyen un peligro para los miembros de la tripulación. Hay también prescripciones relativas al peligro de resbalar y tropezar, la preparación del barco para el viaje (por el capitán), el acceso e ingreso, la protección de las caídas, las aperturas de cubierta, los dispositivos de control del equipo, la iluminación y otras cuestiones relacionadas con el equipo.

Noruega ha establecido disposiciones en las que se especifica cómo debe diseñarse y distribuirse el equipo a bordo, cómo se ha de utilizar ese equipo y cómo se deben realizar las inspecciones correspondientes y qué equipo se debe emplear para riesgos especiales. Los trabajadores deben recibir también formación teórica y práctica, e instrucciones adecuadas en cuanto a la utilización del equipo. En Nueva Zelanda, la ley exige que todo empleador de gente de mar adopte las medidas razonables para garantizar que toda instalación (equipo, accesorios, mobiliario, utensilios, máquinas, maquinaria, herramientas y vehículos) utilizada por la gente de mar en los barcos esté dispuesta, diseñada, fabricada y mantenida de manera que pueda utilizarse sin peligro. En Rumania, hay una ley específica sobre el transporte marino en la que se dispone que el armador deberá: garantizar el mantenimiento técnico de los barcos y reparar, lo antes posible, todo el deterioro que pueda influir en la seguridad y salud a bordo; adoptar medidas para garantizar el buen mantenimiento de la higiene en los barcos y de todas las instalaciones y mecanismos a bordo, así como asegurarse de que el barco esté equipado con los medios de rescate necesarios. En España, un decreto real aplica las Directivas europeas 89/655/CE y 95/63/CE sobre requisitos mínimos relativos a la seguridad y salud para todos los trabajadores. Los barcos de pesca de Malasia deben estar dotados de equipo básico de seguridad, como chalecos salvavidas y extintores de incendios.

En los Estados miembros de la Unión Europea se aplica a la pesca la Directiva 90/269/CEE del Consejo sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores. En el Canadá, en Columbia Británica, el capitán debe garantizar que los miembros de la tripulación reciban la debida instrucción sobre el uso de las técnicas de izado adecuadas y las utilicen. En Terranova, estas cuestiones se plantean en general en el Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo. En Noruega, los reglamentos referentes al trabajo en los barcos (incluidos los de pesca) incluyen también una sección especial sobre la manipulación de los objetos (basada al parecer en la reglamentación aplicable a todos los trabajadores). Estas prescripciones abarcan la organización del trabajo y la información y capacitación de los trabajadores al respecto.

Registro y notificación de accidentes mortales, lesiones y enfermedades

Una de las conclusiones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras fue la siguiente:

Se requieren datos y estadísticas fidedignos para identificar los problemas de salud y seguridad de los pescadores con miras a una movilización eficaz de las respuestas y los

recursos. Las deficiencias en la notificación de los accidentes y enfermedades de los pescadores constituyen un problema muy serio. Los gobiernos y las organizaciones de empleadores y de trabajadores deberían contribuir al desarrollo o mejora de sistemas de notificación. Los gobiernos deberían consultar con los proveedores de seguros para intercambiar información, según proceda, acerca de los accidentes, lesiones profesionales y las enfermedades.

La armonización de los datos es importante. El acopio de datos sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales en la industria pesquera puede mejorarse utilizando formularios normalizados. Las estadísticas y la experiencia adquirida deberían difundirse ampliamente, en especial entre los empleadores y los pescadores. Para evitar que las estadísticas referentes a la pesca se diluyan en la categoría general «agricultura, silvicultura, caza y pesca», los gobiernos deberían adoptar sistemas de clasificación compatibles con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIU), tercera revisión, que recomienda la OIT.

Parece que hay un grave problema de deficiencias en la notificación de accidentes mortales, lesiones y enfermedades de los pescadores en muchos países, pero no en todos. Por ello, la Oficina ha tratado de identificar las leyes y reglamentos que requieren el registro y notificación de esta información. Con frecuencia, estos requisitos se encuentran en leyes y reglamentos que se aplican a todos los trabajadores³⁰. En muchos países³¹, los requisitos referentes al registro y notificación de los accidentes de los pescadores están recogidos en la legislación aplicable a toda la gente de mar. El Canadá tiene, al menos en algunas provincias, leyes y reglamentos específicos para el sector de la pesca. En otros países (por ejemplo, Malasia) parece que se alienta pero no se exige la notificación de los accidentes.

Muchos países parecen exigir que el capitán o patrón tenga a bordo un registro de accidentes y enfermedades. En otros casos, es un requisito que se impone al empleador o al propietario de los barcos de pesca. Aunque los criterios de lo que se debe incluir en esa información varían, en todos los casos, se exige la notificación de los fallecimientos. En algunos países³², deben notificarse no sólo los accidentes sino también las enfermedades. En Italia, deben señalarse las lesiones. Algunos países exigen además informes sobre «acontecimientos peligrosos» (Nueva Zelanda) o «incidentes» (Nueva Zelanda). En el Reino Unido entre los accidentes (que deben notificarse) se incluye cualquier suceso en que una persona a bordo sufra una lesión grave o pierda la vida.

Un ejemplo de reglamento orientado expresamente a la pesca es el de Columbia Británica, en Canadá, donde los miembros de la tripulación deben notificar sin demora al capitán todas las lesiones. El capitán debe comunicar al propietario las lesiones que requieren asistencia médica y registrar todas las lesiones en el cuaderno de bitácora del barco. De conformidad con el Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo, el empleador debe llevar un registro de todas las lesiones y enfermedades notificadas. Estos registros deben mantenerse durante al menos diez años. El expediente de un trabajador lesionado debe ponerse a disposición del mismo si así lo solicita. En Terranova, el empleador debe encargarse de notificar los accidentes a la Comisión de Remuneración y Seguridad y Salud en el Trabajo de New Brunswick (WHSCC), al Departamento de Trabajo Provincial y el comité de seguridad y salud en el trabajo o al representante de seguridad del trabajador. La ley de seguridad y salud en el trabajo exige también que los

³⁰ Queensland, Australia y en Rumania.

³¹ España, Italia, México, Noruega y Nueva Zelanda.

³² Queensland, Australia y España.

médicos notifiquen a la citada Comisión y al Departamento de Trabajo los diagnósticos de las enfermedades profesionales. En todo el Canadá, se utiliza el manual nacional de codificación de estadísticas sobre lesiones en el trabajo para recopilar estadísticas sobre los accidentes y enfermedades profesionales. Puede imponerse una multa si las lesiones no se notifican dentro de un período de tiempo determinado.

En el Japón, en el caso de los trabajadores de embarcaciones contempladas en la ley sobre los marinos, el armador debe presentar un informe sobre los accidentes y enfermedades al Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte. El Ministro prepara un informe anual sobre accidentes mortales y lesiones profesionales en el sector. En cuanto a los trabajadores de embarcaciones no incluidas en la ley sobre los marinos (en general barcos de menor tamaño), el empleador debe presentar un informe sobre los accidentes o los fallecimientos, lesiones y enfermedades de los trabajadores de conformidad con una ordenanza sobre seguridad y salud en el trabajo basada en la ley sobre seguridad y salud en el trabajo.

En Malasia se alienta a los pescadores a que notifiquen todos los accidentes de los pescadores y barcos de pesca — en el mar o en puerto — a la autoridad, es decir, a la policía y al Departamento de Pesca. En otros países, se pide que informen a la autoridad marítima, las autoridades laborales, la junta de indemnización de los trabajadores u otro organismo.

En Mauritania, los accidentes en el trabajo (pero no las enfermedades profesionales) se registran en el servicio médico interempresarial. En México, la ley federal sobre el trabajo incluye disposiciones específicas para el registro y notificación de los accidentes a bordo de los barcos. El empleador debe notificar al capitán del puerto correspondiente, antes de transcurridas 24 horas, todos los accidentes laborales que hayan ocurrido en un puerto extranjero. El informe se entrega luego al cónsul mexicano, o en su defecto, al capitán del primer puerto nacional donde llegue el barco. Los accidentes en el trabajo deben comunicarse a la autoridad laboral para que ésta pueda mantener y actualizar el registro de estadísticas nacionales sobre enfermedades y accidentes relacionados con el trabajo.

En los Estados Unidos, la tripulación de un barco de pesca debe comunicar las lesiones, enfermedades u otras discapacidades al capitán del barco. La colocación de un aviso en los barcos de pesca acerca de este requerimiento es una obligación legal. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos lleva estadísticas sobre los accidentes, fallecimientos y pérdidas en los barcos de pesca, con el fin de supervisar los progresos de dicho organismo, de los propietarios de barcos y de los pescadores en el terreno de la seguridad.

Los Estados miembros de la Unión Europea, los Estados de la AELC y los candidatos a la adhesión a la UE están aplicando las prescripciones establecidas en la Directiva 93/103/CE. En España, una ley general sobre la prevención de los riesgos laborales establece que el empleador debe mantener la información relativa (entre otras cosas) a todos los accidentes laborales o enfermedades profesionales que hayan hecho que un trabajador quede incapacitado durante más de un día. Además, la Directiva 93/103/CE exige que los armadores lleven cuenta detallada (en el cuaderno de bitácora o en un documento concebido con ese fin) de los sucesos que ocurran en el mar que tengan algún efecto en la salud de los trabajadores a bordo. La información debe transmitirse a la autoridad encargada de las cuestiones laborales. En el Reino Unido la reglamentación exige que los capitanes comuniquen los accidentes a la sección de investigaciones sobre accidentes marinos del Reino Unido (MAIB).

Noruega constituye un ejemplo de sistema más bien complejo de registro de accidentes mortales, lesiones y enfermedades, en el que se compilan estadísticas y se facilita información a los organismos de regulación y a los pescadores mismos con el fin de evitar ulteriores accidentes o problemas de salud. Los empleados contemplados en el plan nacional de seguros de Noruega notifican las lesiones profesionales en un formulario especial. En el caso de los empleados no incluidos en dicho plan, esas lesiones se notifican utilizando el formulario de la Dirección Marítima de Noruega. Esta Dirección emplea la información comunicada en sus actividades generales de prevención, como base para los informes sobre la seguridad, con fines estadísticos, y como medio para ulteriores investigaciones sobre los accidentes graves. Estas y otras informaciones constituyen la base para tomar decisiones sobre las «campañas» de información destinadas a los armadores, la gente de mar y los pescadores, y para los artículos que aparecen en la revista trimestral de la Dirección, etcétera. Las enfermedades profesionales no se notifican a la Dirección Marítima. Las estadísticas se publican en la revista de la Dirección.

Investigación de los accidentes

Una de las conclusiones de la Reunión tripartita de la OIT sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras era la siguiente: «Todos los siniestros en que se vean implicados buques pesqueros deberían ser objeto de una investigación y de encuestas, de conformidad con los convenios internacionales».

Al parecer, muchos Estados llevan a cabo investigaciones sobre los accidentes (o al menos los accidentes graves) que ocurren en los barcos de pesca. A continuación figuran algunos ejemplos de sistemas vigentes relativos a la investigación de los accidentes de trabajo que dan lugar a lesiones. El ejemplo de Dinamarca se describe con mayor detenimiento porque permite hacerse una idea general de todo el sistema.

En Dinamarca, la investigación de los accidentes en el mar y de los accidentes graves en el trabajo es competencia de la división de investigación de los accidentes marítimos, una entidad independiente adscrita al Organismo Marítimo de Dinamarca, y sus investigaciones son independientes de otras autoridades de dicho Organismo. Las investigaciones se llevan a cabo de conformidad con una orden referente a la investigación de los accidentes en el mar. La división puede participar en las investigaciones de los accidentes en el mar — o encargarse de ellas — cuando se producen en barcos extranjeros y afectan a intereses daneses. Si un accidente en un barco danés ha tenido lugar fuera de las aguas territoriales de Dinamarca, un experto marítimo de la dirección se desplaza al lugar del incidente. De acuerdo con la legislación danesa, la división debe recibir información inmediatamente cuando un buque mercante — o de pesca de Dinamarca — se ve implicado en una colisión, encalladura, incendio, explosión, vertido, escora o naufragio o cuando alguien fallece o sufre graves lesiones. La obligación de comunicar el accidente recae sobre el capitán del barco y, si éste no puede hacerlo, sobre el armador. Cuando la División ha terminado sus investigaciones, se prepara un informe sobre el accidente. En él debe incluirse un resumen de los acontecimientos que dieron lugar al accidente y, en la medida de lo posible, una conclusión. Además, el informe puede incluir recomendaciones sobre medidas para evitar que se produzcan accidentes semejantes en el futuro. El informe se envía a las personas directamente afectadas y luego se publica en Internet. Se envía también a

diferentes organizaciones, entre ellas a los sindicatos de Dinamarca. El informe no establece responsabilidades jurídicas ni económicas. Se envía al Centro de Políticas para el Transporte Marítimo y Servicios Jurídicos, que debe investigar si se ha producido alguna infracción de la legislación marítima. Por último, las autoridades danesas del Ministerio de Justicia responsable de los procedimientos penales examinan las posibilidades de imponer sanciones.

En el Reino Unido, la sección de investigaciones sobre accidentes marinos (MAIB) puede decidir investigar cualquier accidente. Los informes de investigación de la MAIB se publican y distribuyen ampliamente. Los datos sobre accidentes resultantes de los informes e investigaciones iniciales se cotejan y posteriormente son examinados por la MAIB para descubrir posibles tendencias.

Conclusiones

De lo dicho pueden sacarse las siguientes conclusiones generales:

- en algunos países, las leyes y reglamentos generales sobre seguridad y salud en el trabajo se consideran aplicables al sector de la pesca; no obstante, no es seguro si dichas disposiciones son, en todos los casos, adecuadas para ese sector ni si se aplican realmente. Así ocurre sobre todo con respecto a las pequeñas embarcaciones de pesca, ya que los grandes buques pesqueros pueden estar regidos por las leyes y reglamentos para los buques mercantes;
- el registro, información y notificación de los accidentes mortales, lesiones y enfermedades y la utilización de estos datos para generar información (por ejemplo, estadísticas, orientaciones, etcétera) que pueda ser utilizada por los pescadores y los propietarios de los barcos de pesca es un componente importante de los esfuerzos por mejorar la seguridad y la salud;
- la reglamentación es un medio importante para mejorar las condiciones; en muchos casos la simple amenaza de reglamentación puede ser también un instrumento eficaz para mejorar la seguridad y la salud;
- cuanto más pequeña es la embarcación, menos probable es que estén reglamentadas las condiciones de seguridad y salud, sobre todo cuando se trata de barcos de menos de 15 metros de eslora, incluso en los países desarrollados;
- los reglamentos, cuando existen, se centran a veces exclusiva o fundamentalmente en la embarcación y su equipo de salvamento y prevención de incendios y no en otros aspectos de la seguridad y la salud;
- es probable que los programas de seguridad y salud sean más eficaces si se intensifican los debates y se consigue una mayor participación de los pescadores; los reglamentos pueden ser más eficaces si se adaptan a las condiciones de la pesca local;
- la mayor sensibilización acerca de los riesgos es un aspecto importante de la seguridad y salud.

ALOJAMIENTO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA

La cantidad de tiempo que un buque de pesca puede pasar en el mar varía desde unas pocas horas a muchos meses seguidos. Para los pescadores que deben comer y

dormir en el mar, el alojamiento es un tema importante. No se trata sólo de una cuestión de comodidad sino también de salud. Si bien se han realizado progresos en el intento de ofrecer alojamientos que sean razonablemente espaciosos, limpios, ventilados, aislados de vibraciones o ruidos excesivos, etcétera, hay un gran número de embarcaciones donde el alojamiento es incómodo e insalubre. La falta de comodidad puede contribuir notablemente a la fatiga. Aunque los buques suelen faenar en lo que algunos podrían considerar como espacios abiertos, el espacio *interno* a bordo de un buque de pesca puede ser sumamente limitado, debido a la presión para utilizar todo el espacio disponible para las capturas, la elaboración y almacenamiento del pescado y otros productos marinos. Sin unas prescripciones adecuadas, ello puede dar lugar a condiciones de hacinamiento, lo que unido a la falta de condiciones higiénicas constituye un caldo de cultivo para la difusión de las enfermedades.

El tema del alojamiento reviste aun mayor importancia en los buques que faenan en el mar durante largos períodos, pero también en los que entran y salen con frecuencia del puerto pero que sirven como residencia temporal de la tripulación, en particular cuando está integrada por pescadores migrantes que no tienen una vivienda en la costa local. El instrumento vigente de la OIT referente al alojamiento considera también el equipo y las instalaciones médicas a bordo, cuestiones que son sin duda de la máxima importancia, debido al alto nivel documentado de accidentes y lesiones.

Normas internacionales

Normativa de la OIT

En el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), se establecen las normas relativas a los planos y control del alojamiento de la tripulación (incluida la aprobación de los planos, los procedimientos en caso de queja por falta de conformidad con las disposiciones del Convenio y las inspecciones), las prescripciones relativas al alojamiento de la tripulación y la forma en que estas prescripciones se aplican a los barcos existentes y a los barcos nuevos. Las prescripciones relativas al alojamiento de la tripulación son muy detalladas y abarcan aspectos como la ubicación, los materiales de construcción, los dispositivos de desagüe, la ventilación, la calefacción, la iluminación, las dimensiones de los dormitorios, los comedores, las instalaciones sanitarias, la enfermería, el botiquín y la cocina.

El Convenio no se aplica a los barcos de menos de 75 TRB a no ser que la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de pescadores, decida que es razonable y posible aplicar las disposiciones a los barcos de 27 a 75 TRB. Hay también disposiciones que estipulan la utilización como criterio para los fines de este Convenio de la eslora en lugar del tonelaje, en cuyo caso el Convenio no se aplica a los barcos y buques de menos de 24,4 metros (80 pies) y sin embargo, previa consulta y si es razonable y posible, puede aplicarse a los que midan entre 13,7 y 24,4 metros (45 y 80 pies). Se permiten exenciones, en determinadas condiciones, para los barcos que normalmente permanecen alejados de su puerto de matrícula menos de 36 horas y cuya tripulación no vive permanentemente a bordo.

Al 30 de septiembre de 2002, el Convenio había sido ratificado por 22 Estados Miembros³³.

Normativa de la OMI

Como ya se ha señalado en este mismo capítulo, el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, y el Protocolo de Torremolinos de 1993 incluyen algunas prescripciones relativas al alojamiento en los barcos. No obstante, en esos instrumentos se hace hincapié en cuestiones como la estabilidad y detección y extinción de incendios más que en la comodidad y la salud.

Instrumentos regionales

La Unión Europea se ha ocupado también del alojamiento de la tripulación en la Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques (véase la sección de este capítulo referente a la salud y seguridad en el trabajo). Los artículos 4 y 5 hacen referencia, respectivamente, a los anexos en que se especifican las prescripciones relativas a «buques de pesca nuevos» (en general, de al menos 15 metros) y a los «buques de pesca existentes» (en general, de al menos 18 metros y que no son buques de pesca nuevos). Las normas sobre los buques nuevos son algo más estrictas que las relativas a los barcos existentes. En cuanto al alojamiento, los anexos contienen disposiciones sobre ventilación, temperatura, alojamientos, cocina, comedor e instalaciones sanitarias, con criterios algo más estrictos para los buques nuevos. Si bien las disposiciones de la Directiva no son tan detalladas como las del Convenio núm. 126, abarcan algunas áreas no incluidas en el Convenio. Por ejemplo, se exige protección adecuada contra las vibraciones y malos olores y protección de los no fumadores contra las molestias causadas por el humo del tabaco. Se estipula además que la iluminación debe ser reducida para que no moleste a los trabajadores durante el descanso. En cuanto al equipo e instalaciones médicas, se hace referencia a la Directiva 92/29/CEE.

Legislación y práctica nacionales

Esta sección está basada en las memorias relativas a la aplicación del Convenio núm. 126, presentadas a la OIT por los Estados ratificantes de conformidad con las disposiciones del artículo 22 de la Constitución de la OIT, y en la información sobre otros países facilitada a la Oficina u obtenida por ella.

Ambito de aplicación

Varios países tienen leyes y reglamentos nacionales referentes al alojamiento, que se aplican exclusivamente a los barcos de pesca o a los pescadores³⁴. No obstante, las

³³ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Djibouti, Dinamarca, Eslovenia, España, Ex República Yugoslava de Macedonia, Francia, Grecia, Kirguistán, Noruega, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona, Tayikistán, Ucrania y Yugoslavia.

³⁴ Azerbaiyán, Bélgica, Dinamarca, Eslovenia, España, Noruega, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el Convenio núm. 126); Canadá (Columbia Británica), Lituania, Nueva Zelandia, Rumania y Túnez.

leyes y reglamentos pertinentes normalmente se refieren a todos los buques mercantes o a toda la gente de mar, sin excluir a los barcos de pesca ni a los pescadores³⁵. Algunos países tienen leyes y reglamentos generales sobre el lugar de trabajo, que se aplican a los barcos de pesca³⁶.

La legislación nacional sobre el alojamiento contiene con frecuencia excepciones de la aplicación:

- La legislación nacional muchas veces no se aplica a los barcos de pesca por debajo de un determinado tamaño: por ejemplo, menos de 12 metros³⁷ menos de 25 toneladas o 13,7 metros³⁸ los nuevos buques de pesca de menos de 15 metros; los buques de pesca existentes de menos de 18 metros (véase la Directiva de la UE)³⁹, en virtud de la cual, los buques de pesca de menos de 24,4 metros están algunas veces excluidos de las disposiciones que van más allá de la Directiva de la Unión Europea⁴⁰; menos de 15 metros (véase la Directiva de la Unión Europea), en cuyo caso pueden admitirse desviaciones para los buques de menos de 24,4 metros y se estipulan disposiciones menos severas⁴¹; menos de 30 TRB⁴²; menos de 37 toneladas⁴³; menos de 45 metros en relación con el Protocolo de Torremolinos de 1993, y menos de 24 metros en relación con el Protocolo en cuanto a la construcción, estabilidad y protección de la tripulación⁴⁴; menos de 24,4 metros o 75 toneladas⁴⁵, y menos de 100 toneladas⁴⁶. Cabe citar un ejemplo en que las disposiciones nacionales no contienen ninguna exclusión con respecto a la eslora⁴⁷.
- Además, muchos países han excluido ciertos tipos de buques de pesca, por ejemplo, los dedicados a la pesca deportiva o recreativa⁴⁸, los barcos de investigación pesquera o de protección⁴⁹, barcos impulsados principalmente a vela pero que cuentan con motores auxiliares⁵⁰, barcos y embarcaciones dedicados a la pesca de

³⁵ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Noruega, Panamá, Países Bajos, Reino Unido, Federación de Rusia y Ucrania (han ratificado el Convenio núm. 126); Australia, República de Corea, Estados Unidos, Estonia, India, Indonesia, Japón, Lituania, México, Polonia, Rumania y Túnez.

³⁶ Países Bajos (han ratificado el Convenio núm. 126); Australia, Canadá (Terranova y Labrador), Indonesia y México.

³⁷ Azerbaiyán, Francia, Federación de Rusia y Ucrania (han ratificado el Convenio núm. 126).

³⁸ Sierra Leona (ha ratificado el Convenio núm. 126).

³⁹ Bélgica, España y Reino Unido (han ratificado el Convenio núm. 126); Portugal.

⁴⁰ España y Reino Unido (han ratificado el Convenio núm. 126).

⁴¹ Dinamarca y Noruega (han ratificado el Convenio núm. 126).

⁴² Japón.

⁴³ Alemania (ha ratificado el Convenio núm. 126).

⁴⁴ Nueva Zelandia.

⁴⁵ Panamá (ha ratificado el Convenio núm. 126); India.

⁴⁶ Grecia (ha ratificado el Convenio núm. 126); Estados Unidos.

⁴⁷ Países Bajos (han ratificado el Convenio núm. 126).

⁴⁸ Azerbaiyán, Bélgica, España, Noruega, Panamá, Países Bajos, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el Convenio núm. 126); Australia, India y Portugal.

⁴⁹ Bélgica, España, Noruega, Panamá y Sierra Leona (han ratificado el Convenio núm. 126); India y Portugal.

⁵⁰ Bélgica, España, Reino Unido y Sierra Leona (han ratificado el Convenio núm. 126); India.

la ballena⁵¹, o de anguilas⁵²; y cualquier buque que presente características innovadoras, si la aplicación de la legislación pudiera impedir gravemente la investigación sobre el desarrollo de esas características y su incorporación a los barcos⁵³.

- Otros Estados disponen que algunas zonas de navegación están fuera del ámbito de aplicación, por ejemplo, los buques de pesca que realizan viajes que no son internacionales⁵⁴, o dedicados a la pesca de cabotaje, si la aplicación es poco razonable o impracticable dada la zona de operación, el tipo de buque y la ausencia de riesgos generales para la navegación⁵⁵.
- Por último, los países excluyen con frecuencia los barcos que permanecen por breves períodos en el mar, por ejemplo, los que nunca permanecen en el mar más de 36 horas con tripulación que no vive a bordo⁵⁶, o que nunca están en el mar más de 24 horas⁵⁷, o cuando su tripulación no vive a bordo⁵⁸. Además, los buques de menos de 500 toneladas que realizan viajes de tres días o menos de duración y con una tripulación inferior a 15 miembros quedan excluidos de la prescripción sobre la enfermería⁵⁹.

Prescripciones relativas al alojamiento de la tripulación

En el cuadro 5.1 se resume la información recibida de varios países, ratificantes y no ratificantes, acerca de las normas sobre el alojamiento incluidas en el Convenio núm. 126. La Oficina no ha podido examinar la información sobre todos los Estados Miembros que han ratificado el Convenio, ni ha recibido información de todos los Estados Miembros que probablemente tienen leyes y reglamentos sobre estos temas. No obstante, el cuadro permite hacerse una idea preliminar de las leyes y reglamentos sobre el alojamiento (para los buques incluidos en el ámbito del Convenio núm. 126) en varios Estados Miembros. Como puede deducirse del cuadro, y era previsible, casi todos los Estados Miembros (resaltados en letra negrita) que han ratificado el Convenio núm. 126 (y cuya información se ha podido examinar) tienen leyes y reglamentos relativos a cada una de sus disposiciones. En cuanto a los demás Estados Miembros enumerados (Estados Miembros que no han ratificado el Convenio pero han ofrecido información a la Oficina o sobre los que la Oficina ha podido obtener información), se incluyen muchas de las grandes áreas, aunque quizá no todos los detalles. Por ejemplo, 19 Estados (14 que han ratificado el Convenio; 5 que no lo han hecho) tienen prescripciones relativas a la protección frente a las inclemencias atmosféricas, al ruido, etcétera; 22 Estados (14 que han ratificado el Convenio y 8 que no lo han hecho) tienen al

⁵¹ España, Reino Unido y Sierra Leona (han ratificado el Convenio núm. 126).

⁵² Nueva Zelandia.

⁵³ Noruega (ha ratificado el Convenio núm. 126).

⁵⁴ Panamá (ha ratificado el Convenio núm. 126); Australia.

⁵⁵ Noruega (ha ratificado el Convenio núm. 126).

⁵⁶ España y Reino Unido (han ratificado el Convenio núm. 126).

⁵⁷ Grecia (ha ratificado el Convenio núm. 126).

⁵⁸ Grecia (ha ratificado el Convenio núm. 126).

⁵⁹ Rumania.

menos prescripciones básicas sobre la ventilación; 20 Estados (14 que han ratificado el Convenio y 6 que no lo han hecho) tienen una prescripción sobre la cocina.

Conclusiones

La información de que dispone la Oficina indica que un considerable número de Estados Miembros (al menos 38) tienen leyes y reglamentos referentes al alojamiento en los buques de pesca (aunque en algunos Estados hay leyes y reglamentos relativos a los buques en general que no excluyen a los buques de pesca) incluidos los 22 Estados que han ratificado el Convenio núm. 126 y al menos otros 16 Estados. Parece que varios de los Estados que no han ratificado el Convenio tienen prescripciones que no son tan detalladas como las del Convenio. En algunos Estados, algunos de los cuales han ratificado el Convenio y otros no, hay prescripciones que no se encuentran en el Convenio (por ejemplo, protección frente al ruido y las vibraciones).

Los barcos de menor tamaño están excluidos muchas veces de las leyes y reglamentos nacionales referentes al alojamiento. Por un lado, estos barcos pequeños pueden pasar menos tiempo en el mar, lo que hace que las prescripciones sobre el alojamiento tengan menos importancia que en los barcos que permanecen en el mar ininterrumpidamente durante varias semanas o meses; por otro lado, los barcos de menor tamaño deben permanecer ahora más tiempo en el mar y pescar en aguas más lejanas de la costa por una serie de razones económicas y prácticas o relacionadas con la ordenación de las pesquerías. Por ello, parece conveniente y posible establecer normas obligatorias o recomendarías, al menos en forma de principios de promoción, para dichos barcos en un instrumento internacional (en Europa, estas prescripciones se han ampliado a los buques de al menos 15 metros de eslora). Además, podría establecerse una conexión con las disposiciones no vinculantes de las directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños.

SUMINISTRO DE ALIMENTOS Y AGUA POTABLE

Como se indica en la sección anterior, en el artículo 16 del Convenio núm. 126 se especifican los requisitos referentes al equipamiento de la cocina y a las despensas. En cambio no se indica nada acerca de la calidad y cantidad de los alimentos.

El Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68) se ocupa precisamente de este tema. En el artículo 1 se dispone lo siguiente:

1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual se halle en vigor este Convenio tendrá la obligación de establecer un nivel satisfactorio para la alimentación y el servicio de fonda de la tripulación de aquellos de sus buques que, dedicados a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, y destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros, estén matriculados en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.
2. La legislación nacional, o, en su defecto, los contratos colectivos celebrados entre empleadores y trabajadores, determinarán los buques o clases de buques que a los efectos de este Convenio deberán considerarse dedicados a la navegación marítima.

Artículo	Disposición			
12.7	Tubos de descenso y evacuación de dimensiones adecuadas y que no atraviesen los depósitos de agua dulce ni los techos de los comedores o de los dormitorios	•		•
12.8	Pisos de material aprobado y con sistemas de drenaje; mamparas de material aprobado y parcialmente estancos; iluminación calefacción y ventilación; retretes fácilmente accesibles pero separados de los dormitorios; retretes separados por medio de tabiques	•		•
12.9	Medios adecuados para lavar y secar la ropa	•		•
	Alemania	•		•
	Australia	•		•
	Azerbaiyán	•		•
	Bélgica	•		•
	Bosnia y Herzegovina			
	Brasil			
	Canadá			
	Rep. de Corea	•		•
	Dinamarca	•		•
	Djibouti			
	Eslovenia	•		•
	España	•		•
	Estonia			
	Ex Rep. Yugoslava de Macedonia			
	Filipinas	•		•
	Francia	•		•
	Grecia			
	Honduras			
	India			
	Indonesia			
	Italia			
	Japón			
	Kirguistán			
	Lituania			
	Malasia			
	Mauricio			
	México			
	Nigeria			
	Noruega	•		•
	Nueva Zelanda			
	Países Bajos	•		•
	Panamá	•		•
	Perú			
	Polonia			
	Portugal	•		•
	Reino Unido	•		•
	Rumania	•		•
	Fed. de Rusia	•		•
	Sierra Leona			
	Tailandia			
	Tayikistán			
	Túnez	•		•
	Ucrania			
	Yugoslavia			

El Convenio núm. 68 contiene disposiciones referentes a la alimentación y servicio de fonda, inspección de las provisiones de agua y víveres, locales utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua, equipamiento de la cocina, aptitud profesional de los miembros del personal de servicio del fonda y otros temas afines. Va acompañado de la Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (núm. 78). Otro instrumento pertinente es el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69), que tiene exactamente el mismo ámbito de aplicación previsto en el artículo 1 del Convenio núm. 68⁶⁰.

La Oficina no ha podido determinar si los Estados Miembros han promulgado leyes y reglamentos que se refieran no sólo a los buques de navegación marítima «destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o pasajeros» sino también a los buques de pesca.

No obstante, la disponibilidad de agua y alimentos suficientes para el personal de los buques de pesca es un elemento sin duda esencial para sus condiciones de vida en el mar. La Oficina, aunque plenamente consciente de que muchos buques pesqueros son bastante pequeños en comparación con los «destinados al transporte» y de que los requisitos para estas embarcaciones pueden ser muy diferentes de los aplicables a los grandes buques que realizan largos viajes, ha procurado recopilar al menos cierta información sobre la legislación y la práctica nacional en esta área.

Legislación nacional

A continuación se presentan algunos ejemplos de cómo se ha planteado el tema del suministro de agua y alimentos en la legislación de algunos países.

Mauricio exige que los empleadores de pescadores de los bancos ofrezcan a los trabajadores diariamente, y en forma gratuita, desayuno, almuerzo a medio día y cena y, al menos, tres botellas de agua. En Malasia, los barcos están normalmente equipados con utensilios de cocina y suministro suficiente de alimentos durante todo el viaje, y en el Canadá (Terranova y Labrador) y Nigeria, cuando la tripulación está a bordo, se ofrecen servicios de alimentación gratuita, pero no está claro si debe haber cocina. México obliga a los empleadores a ofrecer a los trabajadores alimentos y agua, cuando se trata de embarcaciones que navegan seis o más horas; también deben proporcionar alimentos en los barcos que navegan menos de seis horas en zonas despobladas, donde sería imposible que los trabajadores adquirieran alimentos. En Panamá, la alimentación debe ser gratuita, variada, sana y suficiente y adecuada para la navegación o a la ruta que sigue el barco. En el Perú, hay un decreto que fija las exigencias en cuanto a los alimentos y el agua y prevé que cada pescador debe recibir una cantidad de agua equivalente a por los menos 3.600 calorías por día. En el Japón y Túnez, los pescadores a bordo tienen derecho a la alimentación durante todo el viaje, y los alimentos deben ser sanos, de buena calidad, suficientes para toda la tripulación y estar controlados por la autoridad competente. En Noruega está especificado incluso que la alimentación debe cumplir con las normas sanitarias y dietéticas dictadas por el Consejo

⁶⁰ El Consejo de Administración de la OIT ha decidido que estos dos convenios deben revisarse. Esta revisión se está llevando a cabo en el contexto de los preparativos del instrumento refundido para la gente de mar.

Nacional de Nutrición; que deberá haber a bordo manuales, folletos, murales, etcétera. referentes a la nutrición y a la compra, almacenamiento, preparación y servicio de los alimentos, y que la preparación de éstos deberá llevarse a cabo en condiciones higiénicas. En Australia, Indonesia y el Reino Unido es obligación del empleador y del capitán garantizar que haya a bordo agua y alimentos, que éstos cumplan los requisitos establecidos sobre higiene, tengan valor nutritivo y sean variados y adecuados. En el Reino Unido y Rumania, el capitán debe inspeccionar los suministros de alimentos y de agua para comprobar si se cumplen dichos requisitos (los reglamentos del Reino Unido están basados en el Convenio núm. 68 pero sólo se refieren a los buques de al menos 24 metros de eslora; los reglamentos de Rumania están también basados en el Convenio núm. 68 y al parecer se refieren a los buques pesqueros oceánicos). La ley sobre gente de mar de Estonia, que se aplica a los pescadores, dispone, además de otros requisitos referentes al mantenimiento a bordo de los alimentos y agua, que los miembros de la tripulación deben recibir indemnización si por cualquier razón el capitán tiene que reducir las raciones de alimentos durante el viaje.

Conclusiones

La Oficina ha obtenido hasta ahora sólo información limitada sobre las leyes y reglamentos relativos a los alimentos y el agua a bordo de los buques pesqueros. No obstante, parece que varios países, tanto desarrollados como en desarrollo, han adoptado disposiciones con ese fin. Estas parecen estar basadas con frecuencia en las prescripciones del Convenio núm. 68 de la OIT. Dada la importancia fundamental del agua potable y los alimentos, parecería aconsejable la inclusión de estos requisitos en la nueva norma sobre la pesca de la OIT.

ATENCIÓN MÉDICA EN EL MAR

Como se describe en una sección anterior, las tasas de accidentes mortales y lesiones son elevadas en el sector de la pesca, si se comparan con otros sectores. Además, a diferencia de otros lugares de trabajo, los buques pesqueros se encuentran alejados de las instalaciones hospitalarias de tierra. Por ello, los mismos miembros de la tripulación deben ofrecer normalmente los primeros auxilios, y algunas veces cuidados médicos más complicados. No obstante, como se observará más adelante, la utilización de servicios médicos por radio, de la evacuación por helicóptero y de buques-hospital ha mejorado la atención sanitaria ofrecida a muchos pescadores, aunque no a todos.

Normas internacionales

El Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1986 (núm. 126), que se describe con mayor detalle en un capítulo anterior, contiene disposiciones referentes a la enfermería y el botiquín. Al 30 de septiembre de 2002, el Convenio núm. 126 había sido ratificado por 22 países⁶¹.

⁶¹ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Dinamarca, Djibouti, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Kirguistán, Ex República Yugoslava de Macedonia, Noruega, Panamá, Países Bajos, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona, Tayikistán, Ucrania y Yugoslavia.

El Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164), contiene criterios algo más rigurosos referentes al equipo médico e instalaciones médicas a bordo, y disposiciones sobre la disponibilidad de consultas médicas en el mar y modelos del informe médico para la gente de mar. Este Convenio, que, al 30 de septiembre de 2002 había sido ratificado por once países⁶², dispone, como ocurre con la mayor parte de las normas marítimas adoptadas en 1987 y 1996, que «en la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente aplicará las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial».

Por último, dos recomendaciones tienen relación con la asistencia médica en el mar. La Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105) (que incluye largas listas de medicamentos y suministros y equipo médicos) y la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106), que ha quedado absorbida en general por las disposiciones del Convenio núm. 164.

Prescripciones regionales

La Directiva 92/29/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques, se aplica a toda embarcación capaz de navegar en el mar o que practique la pesca de bajura, y a cualquier persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque. Sus disposiciones se refieren a: medicamentos y material médico (con inclusión de la enfermería y los doctores); antídotos para las sustancias peligrosas; asignación de responsabilidades para el abastecimiento, reposición y gestión de los suministros médicos; información y formación en medidas médicas y de emergencia; radioauscultación médica; control de los medicamentos, y otros temas. Distingue tres categorías de buques: *a*) buques que realicen navegación marítima o pesca marítima, sin limitación de zona geográfica o duración de los viajes; *b*) buques que realicen navegación marítima o pesca marítima en zonas situadas a menos de 150 millas náuticas del puerto más próximo, equipados de forma adecuada desde el punto de vista médico, y *c*) buques que realicen navegación portuaria y barcos o embarcaciones que permanezcan muy próximos a la costa o que no dispongan de más instalaciones que un puente de mando. En anexo a la Directiva figura una lista detallada (pero «no exhaustiva») de medicamentos, material médico y antídotos que debe haber a bordo; un marco para su inspección, y orientaciones específicas sobre la formación médica del capitán y de los trabajadores designados.

Legislación nacional

El cuadro 5.1 sobre legislación nacional relativa al alojamiento (véanse las líneas referentes a los artículos 13.1 sobre la enfermería y 13.2 sobre los botiquines con instrucciones) muestra que la mayoría de los Estados sobre los que se ha podido obtener información exigen que haya un botiquín con instrucciones, pero que menos de la mitad requieren que haya enfermería. Esto último puede deberse a que algunas flotas

⁶² Alemania, Brasil, República Checa, Eslovaquia, España, Finlandia, Hungría, Italia, México, Noruega y Suecia.

faenan en aguas próximas al puerto de matrícula o a que se trata de embarcaciones pequeñas.

Varios países tienen leyes o reglamentos que exigen expresamente la prestación de asistencia médica para los miembros de la tripulación que caen enfermos o sufren lesiones durante un viaje en el mar y el tratamiento de los miembros de la tripulación en el barco o en tierra. En Estonia, la ley sobre la gente de mar dispone que si la enfermedad o lesión de un miembro de la tripulación no puede tratarse en el barco o si la enfermedad de un miembro de la tripulación representa un peligro para su vida o su salud o para la de otras personas a bordo del barco o si no es posible adoptar medidas para evitar que la enfermedad se extienda, el capitán debe enviar al miembro de la tripulación a una institución de asistencia médica. En Canadá, en Columbia Británica, en virtud del Reglamento sobre seguridad y salud en el trabajo, un barco de pesca debe regresar a tierra cuando la lesión de un pescador no puede ser tratada de manera eficaz por la persona a bordo responsable de los primeros auxilios.

En algunos países (por ejemplo, España e Italia) existen servicios radiomédicos, pero la Oficina no ha podido determinar con claridad si la legislación nacional exige el uso de dichos servicios cuando un pescador ha sufrido lesiones o ha caído enfermo. En España, un decreto real trata de las consultas médicas por radio organizadas desde tierra. En su artículo 16 se establece el Centro Radiomédico Español. Este servicio está financiado por el Instituto Social de la Marina y es gratuito. El Instituto garantiza que los médicos que prestan sus servicios al Centro Radiomédico reciban formación continuada y específica sobre las condiciones concretas que existen a bordo de los barcos. El asesoramiento ofrecido es confidencial. El Instituto cuenta también con un buque hospital, el Esperanza del Mar, que ofrece asistencia médica a la flota pesquera española que faena en aguas distantes. En Estonia, la ley sobre la gente de mar prevé que la gente de mar pueda efectuar consultas médicas por radio con una institución de asistencia médica durante las 24 horas del día. No se especifica qué tipo de barco se beneficia de esta oportunidad.

Conclusiones

De éstas y otras informaciones pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- la exigencia de que los barcos de pesca estén equipados con botiquín, con instrucciones claras, está generalizada, incluso entre los países que no han ratificado los correspondientes convenios de la OIT;
- el uso de asistencia médica por radio se está generalizando debido a las mejoras conseguidas en la tecnología y en el equipo de los barcos de pesca;
- la evacuación mediante helicóptero es un medio importante para prestar asistencia médica en algunos países.

CAPITULO VI

SEGURIDAD SOCIAL, INCLUIDA LA RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES DE BUQUES DE PESCA EN CASO DE ENFERMEDAD O ACCIDENTE DE LOS PESCADORES

La Declaración de Filadelfia, que figura en el anexo de la Constitución de la OIT, reconoce la obligación de ésta en lo que respecta a «extender las medidas de seguridad social para garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa». No obstante, muchos pescadores, quizá la mayoría de ellos, no están protegidos por la seguridad social, lo cual puede deberse a diversos factores. En primer lugar, la mayoría de los pescadores, al igual que la mayoría de la población mundial, carecen de seguridad social. Por ello, los intentos de ofrecer seguridad social en este sector deben verse en el contexto de la falta general de protección para la mayor parte de los trabajadores. En segundo lugar, los pescadores pueden considerarse como trabajadores independientes en virtud de la legislación nacional y, como ocurre con muchos trabajadores independientes, pueden estar excluidos de ciertas formas de protección. En tercer lugar, los pescadores incluidos en regímenes de seguridad social contributivos pueden tener problemas para efectuar sus contribuciones debido al carácter irregular de su empleo y de sus ingresos. Por último, los pescadores migrantes, incluidos los que trabajan en barcos matriculados en países extranjeros, pueden tener problemas especiales ya que se ganan la vida fuera de su país de nacionalidad o de domicilio.

No obstante, son varias las razones por las que los pescadores necesitan protección social.

Como se ha señalado anteriormente en este informe, la pesca es una ocupación especialmente peligrosa, con una tasa relativamente elevada de lesiones y fallecimientos. Los pescadores y sus familiares a cargo necesitan, por lo tanto, una u otra forma de protección en caso de lesión, fallecimiento y enfermedad.

Además, en los últimos años se ha intensificado la presión por reducir el esfuerzo de pesca con el fin de conservar las poblaciones de peces. Ello ha obligado a muchas regiones a reducir el número de pescadores. Estos esfuerzos quizá no den buenos resultados — o pueden ser sumamente dolorosos para los pescadores, sus familiares y sus comunidades — si los pescadores afectados no están protegidos por prestaciones de desempleo y carecen de posibilidades de readaptación profesional. La importancia de este tema ha sido reconocida por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), que ha estudiado las repercusiones sociales de la pesca responsable, y la Unión Europea, que está tratando de abordar mejor las cuestiones sociales en la reforma de la Política Pesquera Común¹. En 1999 la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras adoptó una resolución en la que se pedía a la Oficina Internacional del Trabajo que, entre otras cosas:

... considere cómo estrategias apropiadas de ajuste social (como reconversión o readaptación profesionales, creación de empleos, jubilaciones anticipadas y prestaciones complementarias de los ingresos) pueden conducir a la creación de oportunidades de empleo alternativo para las personas que abandonan el sector.

¹ F. Fischler: «La reforma urgente de la política pesquera común», en *La Pesca Europea*, núms. 12-13 (Bruselas, julio de 2002).

Una futura norma de la OIT orientada a mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores de este sector quizá deba tener en cuenta cuestiones como la planificación de la mano de obra y la readaptación profesional de los pescadores.

Descripción general de las normas de seguridad social

Desde su fundación, la OIT ha adoptado 31 convenios y 16 recomendaciones relacionadas con la seguridad social. En muchos de estos instrumentos, los pescadores pueden quedar excluidos debido a que se incorporan exenciones expresas para ellos o bien porque no son considerados como «empleados» o porque el Estado no tiene obligación de proteger al 100 por ciento de los trabajadores. El Convenio sobre la seguridad social (normas mínimas) (núm. 102), adoptado en 1952, aborda y define en un solo instrumento las nueve ramas principales de la seguridad social: asistencia médica, prestaciones monetarias de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez, prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional, prestaciones familiares, prestaciones de maternidad, prestaciones de invalidez y prestaciones de supervivientes². No obstante, en el Convenio se especifica que sus disposiciones no se aplican a la gente de mar ni a los pescadores, ya que ellos están protegidos por el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)³ y el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)⁴.

Normas pertinentes con respecto a la seguridad social de la gente de mar (y, en algunos casos, de los pescadores)

El Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8) establece, entre otras cosas, que «en caso de pérdida por naufragio de un buque cualquiera, el armador, o la persona con la cual la gente de mar hubiere celebrado un contrato para seguir a bordo del buque, deberá pagar a cada una de las personas empleadas en dicho buque una indemnización que le permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida del buque por naufragio». A los efectos del Convenio, la expresión «gente de mar» comprende «todas las personas empleadas a bordo de cualquier buque que se dedique a la navegación marítima». El término «buque» comprende «todas las embarcaciones, buques o barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima» (se excluyen los buques de guerra). Teniendo en cuenta el carácter de muchos acuerdos de empleo en el sector de la pesca (es decir, remuneración basada en el reparto de las capturas y no en un salario) ello puede significar, de hecho, que este Convenio excluye de su ámbito de aplicación a algunos pescadores.

² Desde 1952, la OIT ha adoptado varios otros instrumentos en que se establece un nivel de protección superior al previsto en el Convenio núm. 102. Entre ellos figuran el Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964 (núm. 121); el Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967 (núm. 128), y el Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (núm. 130).

³ Este Convenio ha sido revisado por el Convenio núm. 165 (véase *infra*).

⁴ No obstante, este Convenio, en el que se dispone que los Estados deben establecer o mantener un régimen de pensiones para la gente de mar que se retire del servicio marítimo, establece también que el régimen podrá comprender las excepciones que el Miembro estime necesarias, en particular, respecto a las personas empleadas a bordo o al servicio de barcos pesqueros.

El Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55) establece, entre otras cosas, que en caso de enfermedad o accidente, el armador deberá ofrecer a la gente de mar tratamiento médico, alimentación y alojamiento hasta la curación del enfermo o herido, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la incapacidad. El Convenio se aplica «a toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio en el que se halle en vigor el presente Convenio, y dedicado habitualmente a la navegación marítima» (artículo 1, 1)). No obstante, se dispone también que «todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo podrá establecer en su legislación nacional las excepciones que estime necesarias en lo que se refiere a: a) las personas empleadas a bordo ... ii) barcos de pesca costera ...» (artículo 1, 2), a), ii)). Al 20 de septiembre de 2002, el Convenio había sido ratificado por 16 países⁵. Ha sido revisado por el Convenio núm. 165 (véase *infra*).

El Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56) establece, entre otras cosas, que toda persona empleada a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en territorio en el que se halle en vigor el Convenio y dedicado a la navegación o la pesca marítima, estará sujeta al seguro obligatorio de enfermedad, ya se halle empleada en el servicio del buque como capitán, como miembro de la tripulación o con cualquier otro carácter. Al 20 de septiembre de 2002, este Convenio había sido ratificado por 19 países⁶.

*Discusión sobre la seguridad social para los pescadores
en la Comisión de las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera
(noviembre de 1978)*⁷

El tema de la seguridad social para los pescadores fue analizado por la OIT en 1978, en particular por la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera, que incluyó en su programa, entre otros, el tema de las pensiones y el seguro de enfermedad. La Comisión utilizó como base para su debate un informe en que se analizaban la legislación y la práctica sobre este tema en los Estados Miembros.

La Comisión observó que dos Convenios sobre la seguridad social, Convenios núms. 128 y 130, permitían a los gobiernos excluir de su aplicación a la gente de mar, incluidos los pescadores, solamente cuando tales trabajadores se beneficiaban de regímenes especiales que proporcionaran un nivel equivalente de protección. Asimismo, la Comisión señaló que los convenios existentes de la OIT relativos a la protección en materia de seguridad social para la gente de mar contenían disposiciones que permitían excluir a los pescadores, sin especificarse ninguna condición. Con respecto a la cobertura bastante limitada de seguridad social de los pescadores en general, la Comisión tomó nota además de las dificultades técnicas, administrativas y financieras involucradas en la ampliación del alcance de la protección en caso de enfermedad,

⁵ Bélgica, Bulgaria, Djibouti, Egipto, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Italia, Liberia, Luxemburgo, Marruecos, México, Panamá, Perú y Túnez.

⁶ Alemania, Argelia, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Djibouti, Egipto, Eslovenia, España, Ex República Yugoslava de Macedonia, Francia, Luxemburgo, México, Noruega, Panamá, Perú, Reino Unido y Yugoslavia.

⁷ OIT: Informe de la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera, 1978, *op. cit.*

invalidez, vejez y muerte, aunque destacando que el objetivo final era la completa cobertura de todas las categorías de personas que trabajan en la industria pesquera.

Después de nuevas deliberaciones, la Comisión adoptó conclusiones relativas a la protección en materia de seguridad social de los pescadores por causa de enfermedad, invalidez, vejez y muerte en las que se disponía, entre otras cosas, lo siguiente:

En lo referente a la legislación nacional y práctica consuetudinaria relativas a la protección de los pescadores y de las personas a su cargo por causa de enfermedad, invalidez, vejez y muerte:

- a) es necesario extender, en la medida de lo posible, esta protección a las personas incluidas en sistemas de seguridad social nacionales, de manera que abarque a todos los pescadores, incluidos quienes trabajan por cuenta propia y las personas a su cargo, a fin de asegurar una mayor justicia social que debería expresarse en forma de iguales condiciones para todos;
- b) deberían continuarse los esfuerzos para mejorar tanto la cantidad como la calidad de los beneficios proporcionados a los trabajadores en la industria pesquera, sostenidos por firmes arreglos financieros de acuerdo con el nivel de desarrollo de cada país;
- c) cuando el empleo de los pescadores es intermitente o estacional y cuando el derecho a los beneficios de la seguridad social se relaciona con la larga duración del empleo, sería conveniente adaptar las condiciones de calificación a las circunstancias especiales de empleo de los pescadores;
- d) cuando se remunera a los pescadores con participación en los beneficios o cuando éstos trabajan independientemente, debería tenerse debidamente en cuenta la fluctuación de los niveles y la regularidad de sus ingresos al concretarse las contribuciones y calcularse los beneficios bajo regímenes contributivos de seguridad social;
- e) deberían hacerse esfuerzos para mejorar las estructuras actuales de seguridad social de los pescadores independientes que operan como unidad familiar o en escala extremadamente reducida a fin de asegurar la asistencia médica global; proporcionarles compensación adecuada en caso de incapacidad de trabajo por causa de enfermedad que implique suspensión o reducción considerable de sus ingresos; garantizarles un nivel adecuado de pensiones por causa de invalidez, vejez y muerte en condiciones de derechos compatibles con las de los pescadores que trabajan para un empleador; y asegurar una protección efectiva contra la invalidez con disposiciones de medidas de rehabilitación;
- f) habida cuenta de la naturaleza de los riesgos y de la tensión excepcional inherentes al trabajo en la industria pesquera, debería considerarse debidamente la posibilidad de reducir la edad a la que los pescadores, que han trabajado en la industria durante un número considerable de años, tienen derecho a pensiones de vejez o a jubilaciones.

Debate en los últimos años del decenio de 1980 sobre la seguridad social para los pescadores en el contexto de la preparación del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)

El tema de la seguridad social para los pescadores se planteó de nuevo en los últimos años del decenio de 1980 en el contexto de un debate sobre una nueva norma de seguridad social para la gente de mar. En 1987, durante la 74.ª reunión (marítima) de la Conferencia, se propuso y aceptó una enmienda en la que se pedía la incorporación al proyecto de instrumento de un párrafo en el que se estipulara que «en la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones del presente Convenio a la pesca comercial marítima». El Convenio resultante, el Con-

venio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), agrupa en un único instrumento todas las contingencias a que puede estar expuesta la gente de mar en relación con la seguridad social. Los Estados que ratifican el Convenio se comprometen, por lo tanto, a asumir las obligaciones en relación con al menos tres de las nueve ramas de la seguridad social especificadas en el artículo 3 (estas nueve ramas corresponden a las mencionadas en el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), a saber: asistencia médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez, prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional, prestaciones familiares, prestaciones de maternidad, prestaciones de invalidez y prestaciones de supervivencia). El Convenio núm. 165 entró en vigor el 2 de julio de 1992 y ha sido ratificado únicamente por dos países⁸.

Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera (1988)

En su reunión de 1988, la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera no examinó el tema de la seguridad social con detenimiento. No obstante, adoptó una Resolución sobre las condiciones de vida y de trabajo en la industria pesquera en la que se declara que «[c]onsiderando que no debería excluirse a los pescadores de las disposiciones relativas a la seguridad social ... la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera pide al Consejo de la Oficina Internacional del Trabajo que inste a los gobiernos y a las organizaciones de empleadores y de trabajadores afectados a que creen dispositivos nacionales apropiados para estudiar las disposiciones de los mencionados Convenios [entre los que se incluye el Convenio núm. 165] con miras a aplicarlos cuando sea posible a la industria pesquera»⁹.

Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (1999)

La Reunión tripartita no se ocupó detalladamente del tema de la seguridad social de los pescadores. No obstante adoptó, entre otras, la siguiente conclusión¹⁰:

Los pescadores deberían gozar de la misma protección de la seguridad social que los trabajadores ocupados en otros sectores, y ésta debería abarcar contingencias como la enfermedad, la invalidez, las lesiones profesionales, las indemnizaciones por concepto de enfermedad y muerte, y comprender regímenes de pensiones.

Cuando no existan en el Estado del pabellón medidas en materia de seguros, los propietarios de buques de pesca, independientemente de su dimensión, deberían contraer seguros o garantizar otras medidas apropiadas de protección social para los pescadores en caso de lesión profesional. Los seguros deberían abarcar el tratamiento médico, así como el pago de indemnizaciones y de prestaciones de sobrevivientes.

La Reunión tripartita adoptó también una Resolución sobre las actividades futuras de la OIT en el sector de la pesca y el diálogo social (a la que se ha hecho mención al comienzo del presente capítulo).

⁸ España y Hungría.

⁹ OIT: *Informe de la Comisión sobre las Condiciones de Trabajo en la Industria Pesquera*, 1988, *op. cit.*

¹⁰ OIT: *Nota sobre las labores*, Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, 13-17 de diciembre de 1999) (OIT, Ginebra, 1999), pág. 37.

Discusión general sobre la seguridad social: temas, retos y perspectivas, en la 89.^a reunión (2001) de la Conferencia Internacional del Trabajo

El tema de la seguridad social para los pescadores debería considerarse en el contexto más amplio de la cobertura de seguridad social para todos. En ese sentido, se han producido novedades muy recientes en la OIT, que son particularmente pertinentes en relación con la prestación de seguridad social a los pescadores artesanales o en pequeña escala.

En la 89.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, tuvo lugar una discusión general sobre la seguridad social¹¹. Asimismo, la Conferencia adoptó una resolución y conclusiones sobre la seguridad social. En las conclusiones se afirmaba lo siguiente:

Hay que dar máxima prioridad a las políticas e iniciativas que aporten seguridad social a aquellas personas que no estén cubiertas por los sistemas vigentes. En muchos países entre éstas figuran los asalariados de los pequeños lugares de trabajo, los trabajadores independientes, los trabajadores migrantes y las personas — muchas de ellas mujeres — activas en la economía informal. En los casos en que la cobertura no se pueda proporcionar inmediatamente a esos grupos, podrían introducirse seguros — voluntarios cuando así proceda — u otras medidas como la asistencia social, y posteriormente extenderse e integrarse en el sistema de seguridad social cuando se haya demostrado la utilidad de las prestaciones y resulte económicamente viable. Ciertos grupos tienen necesidades diferentes y algunos tienen una capacidad contributiva muy baja. Para extender la seguridad social con éxito es necesario tomar en cuenta estas diferencias. Las posibilidades que ofrece el microseguro también deberían explorarse rigurosamente: aunque no pueda ser la base de un sistema de seguridad social integral, podría ser un primer paso útil, en especial para responder a la apremiante necesidad de las personas de mejorar el acceso a la asistencia médica. Las políticas e iniciativas sobre la extensión de la cobertura deberían enmarcarse en el contexto de una estrategia de seguridad social nacional integrada.

En las conclusiones se señalaba también que:

La seguridad social abarca la asistencia médica y las prestaciones familiares y proporciona seguridad de ingresos en caso de contingencias como la enfermedad, el desempleo, la vejez, la invalidez, los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, la maternidad o la pérdida del sostén económico. No siempre es necesario, ni tampoco en muchos casos factible, disponer de la misma gama de prestaciones de la seguridad social para todas las categorías de personas. No obstante, los sistemas de seguridad social evolucionan con el tiempo y pueden ser cada vez más amplios en lo que respecta a categorías de personas y tipos de prestaciones en la medida en que lo permitan las circunstancias nacionales. Donde haya una capacidad limitada para financiar la seguridad social, ya sea mediante los impuestos generales o las cotizaciones — y en especial cuando no haya un empleador que pague una parte de la cotización —, debería darse prioridad en primer lugar a las necesidades que los grupos interesados consideren más apremiantes.

Legislación y práctica nacionales

Esta sección está basada en la información presentada a la Oficina u obtenida por ella acerca de la seguridad social y algunas prescripciones conexas sobre los seguros. Si bien la información es más bien limitada, permite hacerse una idea de cómo se están tratando estos temas en los diferentes Estados Miembros.

¹¹ OIT: *Seguridad social: temas, retos y perspectivas*, Informe VI, Conferencia Internacional del Trabajo, 89.^a reunión, Ginebra, 2001.

Observaciones generales

En algunos Estados Miembros¹², los pescadores están cubiertos generalmente por el sistema nacional de seguridad social. Las prestaciones incluyen al parecer a todas las categorías comprendidas en el Convenio núm. 165 (véase *infra* información más detallada acerca de algunos de estos países). En Nigeria, las prestaciones de la seguridad social incluyen gratificaciones, indemnizaciones, seguros colectivos, tratamiento médico gratuito y licencia de maternidad para las mujeres durante seis semanas después del parto. En el Reino Unido, las personas que trabajan en el sector de la pesca tienen derecho a las mismas prestaciones de seguridad social que otros trabajadores siempre que, cuando corresponda, hayan cumplido los requisitos necesarios con respecto a las contribuciones. Indonesia no tiene disposiciones específicas sobre las prestaciones de seguridad social para los pescadores. No obstante, se alienta a éstos a que contraten seguros colectivos o se adhieran a la Organización de Seguridad Social. En Sudáfrica, se aplica a los pescadores la ley sobre indemnizaciones por lesiones y enfermedades profesionales, de 1993, con sus enmiendas¹³.

Los pescadores australianos que se desplazan a aguas de otros países están cubiertos al parecer por la ley de navegación en la que se abordan cuestiones tales como la obligación de los armadores en casos de enfermedad y accidentes. Los que trabajan en otros buques parecen estar cubiertos por las leyes y reglamentos de los distintos estados australianos. De la misma manera, el Japón establece una distinción entre los trabajadores de los buques contemplados en la ley sobre los marinos (en general, buques pesqueros de navegación marítima de al menos 30 toneladas brutas) y los incluidos en las normas laborales generales (en general, los que trabajan en buques pesqueros de menos de 30 toneladas brutas y que están destinados a la navegación marítima). Los que trabajan en buques contemplados en la ley sobre los marinos están protegidos en lo que respeta a las prestaciones de servicios médicos, de enfermedad y accidente, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de supervivientes. Los que no están incluidos en la ley sobre los marinos están protegidos en general por el sistema aplicado a todos los trabajadores.

En el Canadá, en Columbia Británica, las prestaciones del seguro de desempleo se ofrecen a los pescadores que reúnan las debidas condiciones a través del Departamento de Desarrollo de los Recursos Humanos del Canadá, en virtud del Reglamento sobre el seguro de desempleo en el sector de la pesca¹⁴. Los pescadores afiliados a sindicatos reciben pensiones, prestaciones médicas y por fallecimiento, de acuerdo con lo previsto

¹² Dinamarca, Lituania, Mauritania, México, Nueva Zelanda y Países Bajos.

¹³ J. Dahl y A. Masarakufa, *op. cit.*

¹⁴ En el Reglamento, por «pescador» se entiende un trabajador independiente que practica la pesca y se incluye a las personas que se dedican, sin un contrato de servicio o para actividades deportivas propias o ajenas, a) a realizar capturas; b) a hacer trabajos incidentales para la realización o manipulación de las capturas, pudiendo consistir el trabajo en actividades de carga, descarga, transporte o curado de las capturas realizadas por la tripulación de la que es miembro esa persona, o en la preparación, reparación, desmantelamiento o descanso estacional de los buques pesqueros o artes de pesca utilizados por esa tripulación para realizar o manipular las capturas, cuando la persona que realiza esas actividades incidentales participa también en la realización de las capturas; o c) a la construcción de una embarcación de pesca para su propio uso o para el uso de una tripulación — de la cual forma parte — con la que colabora en la realización de las capturas.

en los convenios colectivos. En Terranova y Labrador, los pescadores (y los trabajadores dedicados a la elaboración del pescado) están cubiertos en lo que respecta a los accidentes relacionados con el trabajo en virtud de la ley sobre salud, seguridad e indemnizaciones laborales¹⁵. De acuerdo con dicha ley, todos los trabajadores están cubiertos por la pérdida de salarios y gozan de atención médica en el caso de sufrir accidentes. Se pagan también prestaciones de supervivientes en caso de accidentes mortales.

En la India, las prestaciones de seguridad social para los pescadores se contemplan en el Plan Nacional de Bienestar de los Pescadores. En él se incluyen aspectos relacionados con el establecimiento de aldeas pesqueras modelo y de planes de ahorro y socorro (en los cuales tanto los pescadores como el gobierno contribuyen a un fondo que luego se utiliza para ayudar a los pescadores durante los períodos de escasez). En el recuadro 6.1 se facilita información sobre los programas de seguridad social en el sector de la pesca en el estado de Kerala.

El personal pesquero de Noruega está asegurado a través del régimen nacional de seguro. Como los salarios de los pescadores están basados en su totalidad o en parte en la distribución de las capturas, normalmente se considera que los pescadores son trabajadores «independientes» a efectos tanto fiscales como de la seguridad social, aun cuando formen parte de la tripulación y se consideren como empleados en otras circunstancias. Una persona que tenga como principal ocupación la pesca y que esté registrada en una parte especial del registro de pescadores tiene derecho a las mismas prestaciones que los demás trabajadores. La fuente de las contribuciones de los pescadores es la «participación en el producto de la pesca». Gracias al régimen nacional de seguro, los pescadores tienen derecho a recibir pagos durante su enfermedad y ausencia del trabajo debida a una enfermedad profesional o desempleo.

España tiene una ley especial de seguridad social que abarca a toda la gente de mar y a los pescadores. Una de las ventajas de este sistema es que todos, incluidos los pescadores artesanales, están registrados en el sistema de seguridad social, y ello facilita la aplicación de los programas de seguridad y salud en el trabajo en el sector de la pesca.

Recientemente, la Oficina Internacional del Trabajo llevó a cabo un estudio para evaluar, entre otras cosas, el alcance de la seguridad social entre los pescadores de Túnez, siguiendo un programa establecido de acuerdo con la Unión de Agricultura y Pesca de Túnez. Como resultado de este estudio, se consideraron dos posibles planteamientos de la seguridad social para los pescadores. Según uno de ellos, podría aplicarse una suma global por embarcación de acuerdo con un modelo basado en lo que es aplicable en el caso del seguro relativo a lesiones y enfermedades profesionales. En el otro, las contribuciones de los empleadores podrían deducirse — cuando los productos marinos se venden en los mercados al por mayor — mediante un impuesto sobre el

¹⁵ En la ley se dispone que «... mediante los reglamentos relativos a ... los pescadores que trabajan en la provincia o desde ella, en aguas de la provincia o en sus proximidades o que viven dentro de la provincia ... pueden aplicarse las disposiciones de esta ley y en la medida en que dispongan los reglamentos» y que «cuando parece que esta ley o un reglamento es inadecuado o inviable en relación con los pescadores, la industria pesquera o los compradores u otros destinatarios comerciales del pescado, la comisión podrá, mediante reglamentación o por otro medio, establecer normas y tomar decisiones que considere oportunas y adecuadas teniendo en cuenta el objetivo de que los pescadores pueden beneficiarse de esta ley y estar obligados por ella».

Recuadro 6.1
Programas de seguridad social en el sector pesquero
del estado de Kerala (India)

Los distintos regímenes de la Federación Cooperativa del Estado de Kerala para el Desarrollo de la Pesca (Matsyaboard) incluyen distintos tipos de seguros, prestaciones del seguro de enfermedad, de maternidad, de salud, de vejez, etcétera, y son de gran importancia y significado para los pescadores. Un ejemplo claro es el del régimen de seguro colectivo. La pesca es una de las ocupaciones más arriesgadas, y el seguro del personal y el equipo es de la máxima importancia. Entre 1986 y 1998, se pagaron indemnizaciones por 1.096 fallecimientos. Ello significa que, en Kerala, cada cuatro días muere un pescador. Ninguna otra ocupación es tan arriesgada. Es sorprendente, sin embargo, dado que se trata de una ocupación tan peligrosa, que la cobertura del seguro se haya obtenido muy tardíamente, y únicamente después de repetidas peticiones de los pescadores. La pensión de vejez es la que goza de mayor aceptación entre las ofrecidas por la Matsyaboard. Los pescadores de 60 o más años de edad pueden recibir pensiones de acuerdo con este régimen, en ciertas condiciones. Los regímenes de la Matsyaboard abarcan las distintas fases de la vida de un pescador. El financiamiento para los programas es aportado por el gobierno del estado de Kerala, los pescadores, intermediarios, exportadores y propietarios de barcos, aunque ha habido dificultades para recaudar fondos de los exportadores.

Tomado de J. Kurien y A. Paul: *Nets for social safety: An analysis of the growth and changing composition of social security programmes in the fisheries sector of Kerala State, India* (Chennai, International Collective in Support of Fishworkers, India, 2000).

valor de las ventas. Los fondos recaudados se transferirían luego al Fondo Nacional de Seguridad Social. En ambos casos, la contribución de los trabajadores sería pagada por los pescadores de acuerdo con un procedimiento simplificado (sellos adhesivos en una cartilla, por ejemplo). La información reunida en este nivel se utilizaría para determinar el derecho de los pescadores a recibir prestaciones¹⁶.

Pescadores no residentes o extranjeros

En Dinamarca se considera que los pescadores que no son daneses contratados a bordo de un buque de pesca danés tienen domicilio en Dinamarca y en general están protegidos por la seguridad social. En Nueva Zelanda, en cambio, el acceso a las prestaciones de la seguridad social depende de la residencia de la gente de mar. En virtud de la legislación de Nueva Zelanda, las prestaciones de la seguridad social sólo se ofrecen a las personas que residen habitualmente en el país. Los trabajadores

¹⁶ OIT: M. Chaabane: *Towards the universalization of social security: The experience of Túnez, ESS (Extension of Social Security)*, Documento de Trabajo núm. 4, Servicio de Políticas y Desarrollo de la Seguridad Social, Ginebra, 2002, págs. 21-22.

migrantes que se encuentran en Nueva Zelanda con carácter temporal no tienen derecho a las prestaciones de la seguridad social.

Ejemplos de prestaciones específicas para los pescadores

Prestaciones médicas y prestaciones en caso de enfermedad, accidente e invalidez

En el Japón, los trabajadores contemplados en la ley sobre los marinos están incluidos en el sistema de seguro de salud de la gente de mar en virtud de la ley del seguro de salud de la gente de mar. Las personas no incluidas en la ley sobre los marinos están protegidas por la legislación general y la ley del seguro de salud o, si son independientes, por la ley del seguro de salud nacional. En virtud de estas dos últimas leyes, las prestaciones ofrecidas a los trabajadores incluyen exámenes médicos, medicinas y prestación de atención médica, tratamiento de emergencia, y asistencia médica a domicilio. Aunque el sistema de seguro de indemnización de los trabajadores generalmente cubre a todos los trabajadores (con exclusión, entre otros, de los marinos que están amparados por la ley sobre los marinos), en el caso de los establecimientos de pesca con un solo propietario que contratan a cinco trabajadores para trabajar en una embarcación de menos de 5 toneladas y en aguas designadas donde hay bajas tasas de accidentes, el empleador o la mayoría de los trabajadores pueden decidir si deben participar o no en el sistema de seguro.

En el Reglamento sobre pescadores de bancos y trabajadores de frigoríficos (Orden de remuneración) (1997) de Mauricio, se estipula que «los empleadores deben suscribir una póliza de seguro no contributivo por una suma no inferior a 50.000 rupias en beneficio de un trabajador para los casos de muerte o accidente producidos por causas relacionadas con el empleo». Se dispone también que «cuando un trabajador no puede trabajar y tiene un certificado médico de enfermedad expedido por un médico que se encuentre a bordo o, en su ausencia, por el capitán del buque, el empleador deberá pagar al trabajador, además de su remuneración, una asignación de 70 rupias por los días festivos oficiales».

En Noruega, en virtud del régimen nacional de seguro, los pescadores registrados en el registro de pescadores tienen derecho a recibir pagos del régimen de seguro en caso de enfermedad y ausencia del trabajo debida a enfermedad profesional o desempleo.

La República de Corea prevé la indemnización por el tratamiento médico debido a enfermedades profesionales o no profesionales y a discapacidades resultantes de una lesión o enfermedad profesional. Todo el personal de los buques pesqueros tiene derecho a prestaciones del seguro de salud, en particular, asistencia médica, prestaciones en caso de enfermedad y accidente, atención preventiva, rehabilitación, educación en materia de salud y promoción de la salud.

Prestaciones de vejez/pensiones

Los pescadores de Noruega tienen también un sistema especial de jubilación al margen del régimen nacional de seguro. Para poder tener derecho a la «pensión de pescador» se requiere como mínimo 750 semanas de trabajo en relación con la prima de seguridad social; la administración de esta pensión está a cargo del Instituto de Garantía para los Pescadores, que depende del Ministerio de Pesca. Esta pensión com-

plementa el ingreso fijo de los pescadores entre los 60 y los 67 años de edad, cuando ingresan en el sistema general de jubilaciones para todos los empleados. El pescador debe haber pagado una prima por al menos 750 semanas (unos 15 años). Los derechos máximos a la jubilación se adquieren después de 1.560 semanas (30 años). El monto de la remuneración depende del tiempo de servicio.

El Perú tiene una Caja de Pensiones específica para los pescadores que permite que los pescadores se jubilen a partir de los 55 años si han trabajado en el sector durante 25 años y han efectuado un mínimo de contribuciones. Si no se cumplen esas condiciones, las prestaciones que se otorgan son más bajas. Las viudas de los pescadores tienen derecho a percibir el 50 por ciento de la pensión y los hijos menores de 18 años tienen derecho al 20 por ciento de la pensión si se cumplen dichas condiciones. Se otorgan otras prestaciones por un período de hasta tres años a las viudas y los hijos de los pescadores fallecidos que no hayan reunido las condiciones requeridas para tener derecho a una pensión completa, pero que han efectuado cierto número de contribuciones a la Caja.

En Portugal, la edad mínima para poder acogerse a las prestaciones de jubilación en virtud del régimen general son los 65 años. En un decreto se prevén regímenes especiales para las pensiones de invalidez y vejez, que se puedan otorgar a los pescadores profesionales con licencia que reúnan ciertos requisitos. Los trabajadores del sector de la pesca pueden ejercer sus derechos a la pensión de vejez a partir de los 55 años, si acumulan 30 años de trabajo (frente a los 30 años civiles de contribuciones para los trabajadores registrados en el régimen general), de los cuales al menos 15 deben haber transcurrido en buques pesqueros. Se ofrece también una pensión por discapacidad física relacionada con la pesca para los pescadores que alcanzan la edad de 50 años, siempre que hayan acumulado 40 años de servicios. Esta legislación se aplica igualmente a los trabajadores asalariados, a los que participan en regímenes de reparto y a los que se consideran independientes. Otro decreto permite la jubilación a los 50 años si un trabajador ha acumulado 40 años de servicio¹⁷.

El personal de los buques pesqueros empleado en barcos registrados en la República de Corea está asegurado por sus compañías. Los coreanos empleados en buques con pabellón extranjero están asegurados por ellos mismos a través de la oficina de la provincia del domicilio. Así pues, todo el personal de los buques pesqueros tiene derecho a recibir prestaciones de vejez, discapacidad, supervivientes, etcétera, en virtud de las disposiciones pertinentes de la ley nacional sobre pensiones.

Las comunidades pesqueras artesanales de algunos países en desarrollo tienen tradiciones especiales para tener en cuenta las necesidades de los pescadores de edad más avanzada. Por ejemplo, en algunas comunidades se han reservado para los pescadores de más edad algunos caladeros especiales, más próximos a la costa y menos expuestos a las inclemencias atmosféricas.

Prestaciones de desempleo

En el Canadá, las leyes federales establecen programas de seguro de desempleo y de vejez para los pescadores. En algunas provincias existen también prestaciones

¹⁷ OCDE: *Transition to responsible fisheries: Economic and policy implications* (París, 2000), anexo 1, pág. 71.

especiales para los ancianos. Para poder acogerse a ellas, los pescadores independientes necesitan un mínimo de ingresos de sus actividades pesqueras, frente a un mínimo de horas para los trabajadores ordinarios. Hay diferentes períodos de prestaciones para tener en cuenta las diferentes pesquerías de verano y de invierno¹⁸.

Los pescadores de Irlanda tienen las mismas posibilidades de acceso a las prestaciones de seguros que cualquier otro contribuyente cuando el empleador y el empleado contribuyen al régimen de seguro social. No obstante, los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto pueden contribuir a un régimen especial en virtud del cual tienen derechos a prestaciones de desempleo. Una ley de 1999 estableció un régimen especial de asistencia en caso de desempleo para los pescadores de ingresos bajos¹⁹.

En Noruega, la Garantikassen paga prestaciones de desempleo para los pescadores. Un pescador tiene derecho a prestaciones de desempleo desde el cuarto día del cese de actividad. El pago por día en 2002 era de 315 coronas si el pescador está relacionado con una embarcación. El armador o el patrón son responsables de solicitar prestaciones de desempleo cuando el buque no está en actividad por las siguientes razones: avería de la maquinaria; naufragio; enfermedad de la tripulación; obstrucción extraordinaria por el hielo; falta de tripulación; imposibilidad de entregar las capturas por huelga o cierre patronal; duración de las reparaciones más larga de lo previsto o decisión de la Dirección Marítima noruega o la Dirección de Pesca que prohíba las actividades del barco. En el caso de los pescadores no vinculados con un barco, el pescador solicita prestaciones de desempleo después de haber dado aviso de baja, o cuando su empleo ha terminado porque se ha interrumpido la pesca debido a disposiciones reglamentarias, terminación de la campaña, problemas de entrega o falta de rentabilidad de la pesca, o en caso de desempleo después del servicio militar, después de una enfermedad o por la venta/expropiación del buque.

Otras formas de protección

En algunos países, la protección en caso de fallecimiento, lesión o enfermedad se ofrece a través de varios medios: obligación del armador de ofrecer ciertos tipos de seguro, programas de indemnización de los trabajadores o planes de alcance más amplio²⁰. Muchas veces, los armadores establecen sociedades mutuas. Estas sociedades se basan en la cooperación entre los miembros cuando se quiere conseguir cobertura a precio razonable. Las contribuciones se determinan inicialmente de acuerdo con la experiencia, pero en el correr del año se pueden fijar nuevas cuotas para cubrir gastos imprevistos (es decir, cuando los costos de las reclamaciones son mayores de lo previsto). Estas sociedades mutuas tienden a mejorar el comportamiento de los miembros desde el punto de vista de la seguridad (o a limitar el número de socios) con el fin de reducir los costos.

¹⁸ *Ibid.*, pág. 73.

¹⁹ *Ibid.*, pág. 70.

²⁰ En el Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la FAO, se establece, en el párrafo 8.2.8 del artículo 8 que «los Estados del pabellón deberían fomentar el acceso de los propietarios y fletadores de las embarcaciones de pesca a una cobertura de seguros suficiente para proteger a las tripulaciones y los intereses de las mismas, indemnizar a terceros y proteger sus propios intereses».

Readaptación profesional de los pescadores

Cierto número de países han establecido también programas para la readaptación profesional de los trabajadores. En el Japón, una ley especial para el sector de la pesca ofrece asistencia a los trabajadores de buques pesqueros que han perdido su empleo debido a la conclusión de acuerdos internacionales. En el programa se establece una subvención de formación para facilitar la transición hacia un nuevo empleo. En España, un real decreto ha establecido programas específicos de readaptación profesional de los trabajadores para otras ocupaciones. A raíz de las pérdidas de empleo causadas por la falta de acuerdo sobre la pesca entre la Unión Europea y Marruecos, el Instituto Social de la Marina realizó entrevistas individuales con pescadores a fin de elaborar un plan de formación y reinserción de estos trabajadores en otras esferas de la actividad.

Con frecuencia, los pescadores tienen conocimientos técnicos (navegación, mecánica, etcétera) que pueden adaptarse a empleos en la marina mercante o en servicios terrestres de apoyo a los barcos. En el Reino Unido se han realizado comparaciones entre los programas de formación de la flota pesquera y la marina mercante, y se ha estudiado su contenido para evitar que los pescadores tengan que repetir actividades de formación que son comunes a ambas ramas. Los nuevos planteamientos «modulares» de la formación y titulación pueden agilizar la transferencia de títulos no sólo a la marina mercante sino también a otros sectores.

Conclusiones

De la información puesta a disposición de la Oficina parece desprenderse lo siguiente:

- La mayoría de los pescadores artesanales y en pequeña escala quizá carezcan de protección social porque trabajan en países que no ofrecen protección social a la mayor parte de los trabajadores.
- Los pescadores, en particular los que trabajan con arreglo al régimen de reparto, quizá no tengan, al menos en algunos países, el mismo nivel de protección social que se ofrece a los trabajadores en general, debido al carácter de su relación de empleo («trabajadores independientes»).
- Dado el carácter arriesgado de la pesca, las prestaciones por causa de muerte, enfermedad y accidente son especialmente importantes para los pescadores y los familiares a su cargo.
- Las reducciones previstas de la capacidad pesquera pueden crear la necesidad de mejorar el seguro de desempleo y los programas de readaptación profesional para los pescadores.
- En varios Estados hay ejemplos de programas de protección social concebidos específicamente para el sector de la pesca, pero quizá no estén muy generalizados.

CAPITULO VII

ADMINISTRACION, APLICACION, CONSULTAS Y COORDINACION

CONTROL POR EL ESTADO DEL PABELLÓN

Instrumentos internacionales

En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la parte VII «Alta mar», sección 1 «Disposiciones generales», artículo 94 «Deberes del Estado del Pabellón», párrafo 1, se establece que «todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón». En el párrafo 3 se dispone además que «todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolen su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a: a) la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques; b) la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables, y c) la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes».

Dos instrumentos de la OIT están relacionados específicamente con la inspección del trabajo en el sector marítimo, el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178) y la Recomendación correspondiente núm. 185¹. En el Convenio se dispone que «todo Miembro para el que esté en vigor el presente Convenio habrá de mantener un sistema de inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar»². Se pide también a los Estados que tengan una «autoridad central de coordinación» que «se encargará de coordinar las inspecciones competentes, de manera exclusiva o en parte, sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de fijar los principios que habrán de observarse». Hay también disposiciones referentes a la frecuencia de las inspecciones; las inspecciones cuando se recibe alguna queja o se producen cambios sustanciales en la construcción del buque o en los alojamientos; las calificaciones de los inspectores; los procedimientos para la inmovilización de los barcos; las sanciones y otros temas. El Convenio está dirigido a los buques dedicados a la navegación marítima. No se aplica a los buques de menos de

¹ En el Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81) se establece un sistema de inspección para velar por el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a las condiciones de trabajo y a la protección de los trabajadores en los establecimientos industriales así como en los establecimientos comerciales, si los Estados ratificantes aceptan esta ampliación.

² En el Convenio núm. 178, por condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar se entienden «condiciones tales como las relativas a las normas de mantenimiento y limpieza de las zonas de alojamiento y trabajo a bordo, la edad mínima, los contratos de enrolamiento, la alimentación y el servicio de fonda, el alojamiento de la tripulación, la contratación, la dotación, el nivel de calificación, las horas de trabajo, los reconocimientos médicos, la prevención de los accidentes de trabajo, la atención médica, las prestaciones en caso de accidente o enfermedad, el bienestar social y cuestiones afines, la repatriación, las condiciones de empleo y de trabajo que se rigen por la legislación nacional y la libertad sindical según se define en el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948».

500 toneladas brutas. En él se dispone que «en la medida en que la autoridad central de coordinación lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a los buques dedicados a la pesca marítima comercial».

Las disposiciones sobre administración y aplicación varían en los cinco convenios de la OIT relacionados específicamente con el sector de la pesca. El Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113), y el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114) no contienen una parte referida de forma específica a la aplicación. En cambio, en el Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125) figuran disposiciones concretas sobre las medidas ejecutorias (artículos 14 y 15) y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), se plantea también el tema de la aplicación (artículos 3, 4 y 5).

El Convenio y el Protocolo de Torremolinos de 1993 establecen la realización de reconocimientos (Regla 6) que puedan dar lugar a la expedición o ratificación de certificados (Regla 7), como medio de garantizar que los buques cumplen sus requisitos.

El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (STCW-F) contiene medidas de aplicación en el artículo 1, «Obligaciones generales», y en el artículo 7, «Disposiciones de carácter nacional». En estas últimas se establecen sanciones y medidas disciplinarias.

El Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la FAO, establece en el párrafo 8.2.5 lo siguiente:

Los Estados del pabellón deberían velar por que los buques pesqueros y los pescadores cumplan los requisitos de seguridad adecuados de conformidad con los convenios internacionales, los códigos de prácticas acordados internacionalmente y las directrices voluntarias. Los Estados deberían establecer requisitos de seguridad adecuados para todas las embarcaciones pequeñas que no se contemplan en dichos convenios internacionales, códigos de prácticas o directrices voluntarias.

Instrumentos regionales

La Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca establece, en el párrafo 1 del artículo 3, que «los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que: a) los armadores velen por que sus buques sean utilizados sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores, en particular en las condiciones meteorológicas previsibles, sin perjuicio de la responsabilidad del capitán» y, en el párrafo 2, que «los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que los buques estén sujetos a controles periódicos, por parte de autoridades específicamente encargadas de esta misión, por lo que respecta al cumplimiento de la presente Directiva. Se podrán realizar en el mar determinados controles relativos al cumplimiento de la presente Directiva». En el artículo 7.2) se dispone que «los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que, con el fin de preservar la seguridad y la salud de los trabajadores, el armador facilite al capitán los medios que éste necesite para cumplir las obligaciones que le impone la presente Directiva». En el artículo 13, Disposiciones finales, se estipula que «los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar

cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva, a más tardar el 23 de noviembre de 1995».

LEGISLACIÓN Y PRÁCTICA NACIONALES

La aplicación efectiva de las leyes o reglamentos nacionales se garantiza por los siguientes medios:

- ▶ establecimiento de la autoridad competente encargada de la aplicación de las disposiciones pertinentes;
- ▶ mantenimiento de un sistema eficiente de inspección;
- ▶ establecimiento de sanciones o medidas disciplinarias para los casos en que no se cumplan estas leyes o reglamentos.

Autoridades competentes

La aplicación de las leyes, reglamentos y programas nacionales relativos a las condiciones de vida y de trabajo en el sector pesquero presupone, o debería presuponer, la intervención del Ministerio de Trabajo, el ministerio responsable de las actividades marítimas, los ministerios que se ocupan de la pesca, las autoridades sanitarias, etcétera. Dado que la pesca está regulada muchas veces con medidas de alcance local, debe haber coordinación en ese nivel pero también con las autoridades federales.

Cuestiones abordadas en los cinco convenios de la OIT relativos al sector pesquero

En cuanto a la protección de los pescadores jóvenes, la autoridad competente encargada de la aplicación es fundamentalmente la autoridad laboral, algunas veces en cooperación con el tribunal de menores³, o con las autoridades encargadas de los asuntos marítimos y navales, de los puertos o del transporte⁴.

En cuanto al tema del examen médico de los pescadores, la autoridad competente encargada de la aplicación de las leyes y reglamentos es en algunos Estados Miembros el organismo responsable de los asuntos marítimos y navales, de los puertos o del transporte⁵. Otros países⁶, en cambio, han determinado que la autoridad competente para la aplicación de las disposiciones pertinentes es el organismo de salud (incluida la salud portuaria) o el de seguridad social. Algunos Estados Miembros (por ejemplo, Alemania) otorgan la plena responsabilidad de la aplicación a las asociaciones de seguros.

En varios Estados Miembros⁷, la única autoridad competente encargada de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos al contrato de enrolamiento de los pescadores es

³ Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112).

⁴ México (ha ratificado el C.112).

⁵ Australia, República de Corea, Dinamarca, Noruega y Nueva Zelandia.

⁶ Ecuador, Guatemala, Lituania, Mauricio, Nigeria y Rumania.

⁷ Australia, República de Corea, Dinamarca, España, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá y Rumania.

el organismo encargado de los asuntos marítimos y navales, de los puertos o del transporte. Otros países (por ejemplo, Costa Rica) prevén la cooperación entre los organismos responsables de las cuestiones laborales y de los asuntos marítimos, navales o portuarios. Algunos países (por ejemplo, Ecuador y Túnez) consideran que la única autoridad competente para la aplicación de las leyes y reglamentos pertinentes es el organismo de agricultura o pesca.

Las leyes y reglamentos referentes a los certificados de competencia de los pescadores son aplicados en muchos Estados exclusivamente por la autoridad encargada de los asuntos marítimos y navales, de los puertos o del transporte⁸. Algunos países (por ejemplo, Polonia) prevén la aplicación por los organismos laborales. Otros (por ejemplo, México) prevén la cooperación entre los organismos de agricultura o pesca y las autoridades marítimas, navales o portuarias. Un país (Alemania) deposita toda la responsabilidad de la aplicación en las asociaciones de seguros.

En cuanto al alojamiento de la tripulación, en varios Estados Miembros⁹ la única autoridad competente para la aplicación de las leyes y reglamentos pertinentes es la autoridad encargada de los asuntos marítimos y navales, de los puertos o del transporte. En otros¹⁰, la aplicación se lleva a cabo mediante la cooperación entre los organismos laborales y los encargados de los asuntos marítimos, navales o portuarios. Otros¹¹ recurren a los organismos de agricultura o pesca y a los relacionados con asuntos marítimos, navales o portuarios. En un país (Sierra Leona), el organismo encargado de la agricultura y la pesca es la única autoridad competente para la aplicación de las leyes y reglamentos pertinentes. Algunos Estados otorgan toda la responsabilidad de la aplicación a las asociaciones de seguros (Alemania) o reconocen la responsabilidad parcial de los sindicatos (Azerbaiyán).

Seguridad y salud en el trabajo

Las leyes y reglamentos referentes a la seguridad y salud en el trabajo son muchas veces competencia de las autoridades encargadas de la seguridad marítima¹², las juntas de indemnización de los trabajadores (en el Canadá), las autoridades laborales y los ministerios de pesca. En algunos casos, los representantes de los sindicatos desempeñan un papel importante en el cumplimiento de las disposiciones mediante convenios colectivos basados en las leyes y reglamentos. En muchos casos, participa más de un organismo público. En México, estas cuestiones son competencia, de acuerdo con la ley de navegación, de los capitanes de los buques y del Consulado mexicano en el país correspondiente. El Servicio de Inspección Naval se ocupa de inspeccionar los buques. En Nueva Zelanda, el Organismo de Seguridad Marítima es responsable de garantizar la salud y seguridad en el trabajo de la gente de mar, de supervisar y examinar la seguridad en el sistema marítimo y de promover el cumplimiento de las normas

⁸ Bélgica, Chile, Dinamarca, Lituania, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Rumania, Senegal y República Árabe Siria.

⁹ Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Japón, México, Noruega, Países Bajos, Panamá y Reino Unido.

¹⁰ Azerbaiyán, Brasil y España.

¹¹ Eslovenia, Federación de Rusia y Ucrania.

¹² República de Corea, Dinamarca, México, Mozambique, Nueva Zelanda y Reino Unido.

de seguridad. El Organismo de Servicios Marítimos y de Guardacostas (MCA) del Reino Unido exige la realización de reconocimientos de los buques y los hace objeto de inspecciones aleatorias. En España, es competencia de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social garantizar el cumplimiento de los reglamentos sobre seguridad y salud en el trabajo, aunque cuenta para ello con la colaboración del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. En Chile, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, institución dependiente de la marina chilena, se encarga de aplicar las leyes y acuerdos internacionales referentes a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en el mar; no obstante, las sociedades de seguros mutuos de los empleadores son las responsables de los seguros que cubren los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; el Ministerio de Salud controla las condiciones sanitarias y el Ministerio de Trabajo inspecciona y controla las normas referentes a la seguridad y salud en el trabajo. El Organismo Marítimo de Dinamarca se encarga de regular la seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y de los pescadores en ese país, con la asistencia de los servicios daneses de seguridad y salud en el trabajo (véase también el recuadro 7.2 referente al Consejo de salud en el trabajo en el sector de la pesca). En Italia, el Ministerio de Transportes y de la Navegación, los organismos de salud locales y las oficinas sanitarias marítimas participan en la supervisión de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad y salud en los buques pesqueros.

Coordinación entre ministerios y organismos

La participación de varios ministerios y organismos en la aplicación de las normas relativas a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores, en particular de las cuestiones relacionadas con la salud y la seguridad, exige la cuidadosa coordinación entre dichas autoridades. Este tema se planteó en la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, una de cuyas conclusiones fue la siguiente:

Los gobiernos deberían velar por una coordinación de las actividades de todos los ministerios y organismos (nacionales, regionales y locales) relacionadas con la seguridad y la salud de los pescadores y evitar una duplicación de las mismas. Los funcionarios competentes para cuestiones relativas a la seguridad y la salud en la pesca deberían conocer a fondo esta rama de actividad y los problemas específicos que se plantean en la misma en materia de seguridad y salud.

Se han establecido mecanismos de coordinación en varios países.

En el estado de Queensland, en Australia, la División de Seguridad y Salud en el Trabajo (DWHS) tiene un Memorando de Entendimiento con la Autoridad Australiana de Seguridad Marítima (AMSA). El Memorando, firmado por los directores de ambos organismos aclara las obligaciones jurídicas a que están sometidos los buques (incluidos los de pesca) que se encuentran en puertos de Queensland.

En el Canadá, el Consejo canadiense de asesoramiento marino (CMAC) estableció en 2001 un Comité permanente sobre la seguridad en los buques pesqueros (anteriormente, el CMAC se había ocupado de las cuestiones de la pesca en el mismo foro que las relacionadas con el transporte marítimo y las actividades marítimas recreativas). En el plano provincial, en Columbia Británica, hay una amplia y constante coordinación entre la Junta de indemnización de los trabajadores, la Guardia Costera canadiense y otros organismos que regulan la seguridad y salud en el sector pesquero. En Terranova, hay un comité provincial integrado por representantes locales que

Recuadro 7.1 **Consultas y coordinación en el Canadá**

En Terranova, la ley de pescadores profesionales estableció la Junta de Certificación de Pescadores Profesionales. Los objetivos de la misma son los siguientes:

- promover los intereses de los pescadores en cuanto grupo profesional;
- responsabilizarse de definir las normas para la profesionalización;
- desempeñar una función de asesoramiento ante el gobierno federal y los gobiernos provinciales en la formulación de políticas pesqueras compatibles con el bien común de los pescadores, en particular en lo que se refiere a la conservación de los recursos, las mejoras de la calidad del pescado, un rendimiento razonable para los participantes, la optimización del valor de los productos y la seguridad de los pescadores y del público en general;
- administrar y mantener un sistema de registro de pescadores;
- establecer, evaluar y recomendar cursos en el marco del programa de profesionalización;
- expedir certificados de competencia a los pescadores que reúnan los debidos requisitos;
- desarrollar, mantener y supervisar el cumplimiento del Código de ética para los pescadores profesionales;
- imponer sanciones a los pescadores que incumplan el Código de ética de la Junta, y
- ofrecer un procedimiento independiente de apelación para los pescadores.

La Junta está integrada por 15 miembros nombrados por el Ministro de Pesca y Acuicultura de Terranova y Labrador, a saber, siete representantes de la organización que ha sido reconocida por la Junta de Relaciones Laborales como representante de los pescadores en las negociaciones colectivas; un representante de la Asociación de las Cooperativas de Pesca de Terranova y Labrador; un representante del Departamento de Pesca y Acuicultura; un representante del Departamento de Educación; dos representantes del Departamento de Pesca y Océanos (Canadá); un representante del Departamento de Desarrollo de los Recursos Humanos (Canadá); un representante de una institución de educación superior y un representante independiente elegido por el Ministro.

Fuente: <http://www.pfhcb.com> (20 de septiembre de 2002).

hacen recomendaciones al CMAC. Hay también un grupo de trabajo, integrado por el Departamento de Pesca y Océanos, la Guardia Costera canadiense, el Sindicato de trabajadores de la pesca y la alimentación y actividades afines (FFAW), el Departamento de Desarrollo de los Recursos Humanos de Canadá, el Departamento de Trans-

portes del Canadá y la Comisión de salud, seguridad e indemnización de los accidentes de trabajo de New Brunswick (WHSCC). La Junta de Certificación de Pescadores Profesionales (PFHCB) colabora estrechamente con el Departamento de Transporte del Canadá, la Guardia Costera y el FFAW en relación con las condiciones de seguridad y salud del personal de los buques pesqueros (véase el recuadro 7.1, en el que se indican los objetivos y la composición de este organismo). Hay protocolos vigentes con los organismos federales, los Departamentos de Transporte y de Pesca y Océanos, en relación con la notificación de accidentes, incidentes y quejas sobre los lugares de trabajo.

En México, la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) organiza reuniones en las que se examinan los diferentes problemas del personal pesquero, con la participación de las cooperativas de pesca y de los propietarios de buques pesqueros. En lo que se refiere a la seguridad, cada entidad federal constituye un comité consultivo de seguridad y salud en el trabajo, cuyo objetivo es estudiar y proponer la adopción de todas las medidas preventivas para reducir los riesgos en los centros de trabajo incluidos en su jurisdicción.

En el Reino Unido, un Memorando de Entendimiento entre el Organismo de guardia marítima y costera y la Asociación de organismos responsables de la salud en los puertos prevé la intervención coordinada para mantener un sistema eficaz de salud e higiene a bordo de todos los buques.

En los Estados Unidos, la Administración de Salud y Seguridad en el Trabajo (OSHA) tiene autoridad sobre las cuestiones de seguridad y salud relacionadas con las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros comerciales «no sometidos a inspección» que no están incluidos en los reglamentos del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. Las responsabilidades de estos dos organismos se determinan en las leyes y reglamentos, así como en un Memorando de Entendimiento.

En Viet Nam, en 1997 el Primer Ministro ordenó a varios ministerios e instituciones (los ministerios de Pesca, de Transporte y Telecomunicaciones, de Defensa, de Hacienda y de Planificación e Inversión; la Junta Directiva Central para combatir y prevenir las inundaciones y tormentas; el Comité de búsqueda de las personas desaparecidas en aviones y barcos; la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, y los comités populares de las ciudades y provincias sometidas a la administración central) que establecieran de inmediato relaciones de cooperación con el fin de: examinar y enmendar los reglamentos relativos a la seguridad y el rescate; proporcionar formación e información en materia de seguridad; suministrar equipo de protección y rescate; tomar medidas para asegurar la información climática y atmosférica y sobre seguridad marítima; facilitar financiación, y prestar primeros auxilios, etcétera. Se celebran reuniones periódicas (dos al año) con el Grupo de Seguridad de la Industria Pesquera.

Sistema de inspección

Observaciones generales

La inspección de las condiciones de trabajo de los pescadores ha sido un difícil problema para muchos Estados que a veces no cuentan con leyes y reglamentos relativos a la inspección de los buques, en particular los de pequeño tamaño. Aun cuando la ley imponga la realización de estas inspecciones, algunos Estados, o sus autoridades locales, quizá sólo puedan inspeccionar un pequeño porcentaje de la flota pesquera,

debido a la limitación de recursos y a la lejanía de muchas comunidades de pescadores.

La Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras examinó este tema y concluyó que:

Las leyes y reglamentos esenciales para promover la seguridad y la salud en la industria pesquera sólo cobran valor cuando se aplican. Los organismos del gobierno encargados de velar por esta aplicación han de disponer de recursos suficientes para supervisar el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad y salud, y velar, en especial, por que los servicios de inspección de los buques sean adecuados.

y que

Los Estados del pabellón deberían velar por el cumplimiento de los requisitos nacionales y de las normas mínimas internacionales respecto de las condiciones sociales, la seguridad y salud y las condiciones ambientales a bordo de los buques que navegan con su bandera.

La inspección de las condiciones de trabajo en los buques pesqueros algunas veces se incluye en la legislación general sobre seguridad y salud en el trabajo.

Por ejemplo, en Australia, la ley de seguridad y salud en el trabajo, de 1995, establece el nombramiento de inspectores. En el estado australiano de Queensland, se contratan y utilizan los servicios de inspectores. Estos inspeccionan los lugares de trabajo en virtud de la legislación federal y mediante contrato. Los lugares de trabajo son inspeccionados cuando se presentan quejas o se producen incidentes o en el marco de programas de supervisión aleatoria, inspecciones sin previo aviso y programas de auditoría orientados a objetivos específicos. Hay también programas orientados en concreto a las industrias de alto riesgo. En el Canadá, en Columbia Británica, los inspectores de la Junta de indemnización de los trabajadores son los encargados de las inspecciones.

En el Japón, hay una distinción entre los trabajadores que trabajan en buques incluidos en la ley sobre los marinos y los que están amparados por las normas laborales generales. Las inspecciones son llevadas a cabo por los inspectores del trabajo de la gente de mar, que trabajan para las oficinas de transporte de distrito, sucursales de transporte y oficinas marítimas. En virtud de la ley sobre los marinos, los inspectores del trabajo de la gente de mar pueden inspeccionar cualquier buque u oficina en cualquier momento; después, redactan un informe. Los inspectores pueden ofrecer orientación o utilizar la autoridad de la policía judicial para hacer aplicar la ley. El cumplimiento de las leyes relativas a los pescadores no incluidos en la ley sobre los marinos, es decir, los amparados por la ley sobre normas laborales, la ley sobre seguridad y salud en el trabajo y la ley sobre salario mínimo, es competencia de la Oficina de gestión de las normas laborales, las oficinas de trabajo de las prefecturas y las oficinas de inspección de las normas laborales. Los inspectores de las normas laborales tienen autorización para inspeccionar los lugares de trabajo y las oficinas, interrogar a los empleadores y trabajadores y utilizar la autoridad de la policía judicial para imponer el cumplimiento de la ley.

En algunos países, por ejemplo, en Mauricio, las inspecciones son llevadas a cabo por la División de Inspección y Aplicación del Ministerio de Trabajo únicamente cuando se presentan quejas respecto del incumplimiento de las disposiciones del Reglamento sobre pescadores de bancos y trabajadores de frigoríficos.

Polonia tiene un sistema bastante avanzado de inspección para los buques pesqueros. Las inspecciones son llevadas a cabo por la Sección nacional de economía marítima, adscrita a la Inspección del trabajo del distrito de Gdansk. Este grupo especializado realiza inspecciones sobre todos los aspectos de las condiciones de trabajo, incluida la seguridad y la salud. Las inspecciones se realizan tanto en los buques pesqueros que faenan en aguas profundas (en los caladeros situados a grandes distancias), incluidos los arrastreros-factoría, como en los buques que pescan en el Báltico.

En algunos países las inspecciones de ciertos aspectos de las condiciones de vida y de trabajo (que incluyen con frecuencia la inspección de los niveles de ruido) se controlan durante los reconocimientos de los buques. En Noruega, la autoridad marítima inspecciona los buques de al menos 15 metros de eslora durante los reconocimientos iniciales y de seguimiento. En Túnez, el Código de la policía administrativa de transporte marítimo somete a los buques de pesca a visitas periódicas y excepcionales para controlar el equipo de seguridad a bordo. En el Reino Unido, los barcos deben pasar reconocimientos cada cuatro años y son objeto de inspecciones aleatorias que normalmente prestan especial atención a las cuestiones relacionadas con la seguridad. Cuando se estaba elaborando este informe (15 de octubre de 2002) se estaban llevando a cabo consultas con el sector de la pesca acerca de la ratificación y posible aplicación a los buques de pesca del Convenio de la OIT núm. 178.

Inspección de las cuestiones incluidas en los actuales convenios de la OIT relativos al sector de la pesca

Por lo que respecta al tema de la protección de los pescadores jóvenes, algunos países¹³ realizan inspecciones con el fin de controlar la prohibición de algunas tareas para los menores de 18 años.

En varios países¹⁴ el medio más común de controlar la observancia de las prescripciones relativas a los certificados de competencia es la inspección.

En muchos países, el alojamiento de la tripulación se controla mediante inspecciones¹⁵. Algunos Estados¹⁶ aprueban y autorizan a sociedades de clasificación para realizar esas inspecciones; unos pocos¹⁷ han establecido además un sistema de autoinspección mediante el cual es el capitán o un oficial nombrado por él quien se encarga de ello. La mayoría de los países¹⁸ han establecido inspecciones obligatorias del alojamiento de la tripulación todas las veces que un buque pesquero se matricula o cambia de matrícula. Además, en muchos Estados se prevén inspecciones obligatorias

¹³ Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); México (ha ratificado el C.112).

¹⁴ Alemania, Bélgica, Panamá, Senegal y República Árabe Siria (han ratificado el C.125); Dinamarca, Noruega, Nueva Zelanda y Polonia.

¹⁵ Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Dinamarca, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el C.126); Australia, Japón y México.

¹⁶ Bélgica, Brasil, Dinamarca, Federación de Rusia y Ucrania (han ratificado el C.126).

¹⁷ Países Bajos y Reino Unido (han ratificado el C.126).

¹⁸ Alemania, Bélgica, Brasil, Francia, Grecia (en cuanto a la matrícula, sólo los buques de más de 500 toneladas), España, Países Bajos, Panamá, Noruega, Federación de Rusia, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el C.126); México.

del alojamiento de la tripulación cuando un buque se reconstruye o es objeto de una renovación importante¹⁹. La legislación nacional incluye también frecuentemente²⁰ disposiciones sobre las inspecciones que deben realizarse cuando los miembros de la tripulación o las organizaciones de pescadores presentan una queja respecto del incumplimiento de lo establecido en la legislación. La inmensa mayoría de los países²¹ establece inspecciones periódicas. Además, en las leyes y reglamentos nacionales de muchos países²² se dispone que, antes de que comience la construcción de un nuevo buque pesquero y antes de que el alojamiento de un buque existente sufra una reconstrucción o reforma sustancial, deben enviarse planes e informaciones detalladas a la autoridad competente.

Inspecciones de la seguridad y la salud en el trabajo

En lo que respecta a la seguridad y la salud en el trabajo, la Oficina ha tratado de obtener información acerca de si se llevan a cabo – y cómo se hacen – en los Estados Miembros las inspecciones de la seguridad y salud en el trabajo dentro del sector pesquero (a diferencia de las inspecciones sobre la seguridad marítima, que prestan atención únicamente al buque y al equipo de salvamento). No siempre es claro, sin embargo, si las autoridades competentes que tienen autoridad legal para realizar las inspecciones las realizan de hecho. Incluso cuando se llevan a cabo, no está claro si se efectúan o no inspecciones periódicas (o incluso ocasionales) de las embarcaciones de menor tamaño. Por ejemplo, en Malasia y Namibia, los funcionarios del Departamento de Pesca realizan algunas veces inspecciones. En Viet Nam, las dependencias del Ministerio de Pesca pueden inspeccionar los buques y preparar informes de acuerdo con las instrucciones recibidas del Ministerio de Trabajo, Inválidos de Guerra y Asuntos Sociales. En el Canadá, en Columbia Británica, los inspectores de seguridad de la Junta de indemnización de los trabajadores controlan las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques. En algunos países se exige también la autoinspección por parte del capitán. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos trata de hacer cumplir los reglamentos sobre el equipo de seguridad examinando los buques pesqueros para determinar su conformidad con las normas durante las visitas realizadas en el mar; no obstante, la Administración de Salud y Seguridad en el Trabajo inspecciona los buques de pesca y las instalaciones cuando se reciben quejas, informes de accidentes o comunicaciones, además de llevar a cabo los controles previamente planificados, y realiza inspecciones ulteriores en caso de ser necesario. En Rumania se lleva cabo al menos una vez al mes un control general de todo el equipo, del lugar de trabajo y de los materiales de protección. Los convenios colectivos pueden contener

¹⁹ Alemania, Bélgica, Brasil, Grecia (barcos de más de 500 toneladas), Eslovenia, España, Noruega, Países Bajos, Panamá, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el C.126); México.

²⁰ Alemania, Bélgica, Brasil, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Panamá y Sierra Leona, (han ratificado el C.126); Australia (en relación con las disposiciones), Japón y México.

²¹ Bélgica (anualmente), Brasil, Eslovenia (anualmente), España, Francia, Grecia, Noruega, Países Bajos (cada siete días), Panamá, Reino Unido (cada siete días), Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el C.126); Australia, India (cada diez días en relación con las disposiciones y el abastecimiento de agua) y Japón.

²² Alemania, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, España, Grecia, Noruega, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el C.126).

también disposiciones referentes a la inspección. En el Canadá, en Terranova, los comités de salud y seguridad establecidos en el puerto deben efectuar inspecciones trimestrales de cada arrastrero y presentar un informe escrito a la compañía y al sindicato.

Sanciones

En muchos países²³, la legislación nacional prescribe sanciones (generalmente, multas) para las infracciones de las leyes y reglamentos relativos al empleo de jóvenes. También se imponen sanciones por infracción de la legislación relativa a los certificados de competencia en muchos países²⁴, y en especial en los casos en que el propietario del buque de pesca o su agente, o patrón, ha contratado a una persona que no tiene los certificados necesarios o cuando una persona ha obtenido mediante fraude o documentos falsificados un contrato para realizar funciones que requieren certificación sin tener de hecho el certificado requerido. Estas sanciones pueden consistir, por ejemplo, en la inmovilización del buque, multas o encarcelamiento. En cuanto al alojamiento de la tripulación, cierto número de países²⁵ imponen sanciones por el incumplimiento de las disposiciones pertinentes o la obstrucción a las inspecciones; entre ellas figuran la inmovilización de las embarcaciones, las multas, el trabajo educativo, el encarcelamiento o la cancelación de la matrícula.

Consulta con el sector pesquero

La Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de la OIT, llegó entre otras a las siguientes conclusiones:

El diálogo social es esencial para mejorar la seguridad y la salud de los pescadores y tendría que promoverse en la empresa y a nivel local, nacional, regional e internacional, así como en todos los foros en que se consideran cuestiones relativas a la pesca. Este diálogo debería comprender medidas para fortalecer la capacidad de las organizaciones de empleadores y de trabajadores y facilitar su constitución cuando no existan.

Las organizaciones de empleadores y de trabajadores deberían consultarse en la elaboración, seguimiento y revisión de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad y la salud de los pescadores. Los interlocutores sociales también deberían consultarse respecto de otras actividades distintas de la legislación para remediar estas cuestiones. Convendría establecer organismos consultivos permanentes representativos de una amplia gama de intereses en la industria pesquera con el fin de examinar las cuestiones relativas a la seguridad y la salud.

Al parecer, muchos Estados han establecido mecanismos para consultar al sector de la pesca acerca de la formulación y la aplicación de las leyes, reglamentos y programas destinados a mejorar las condiciones de vida y de trabajo, pero no siempre esto está exento de problemas. La consulta tripartita clásica muchas veces es difícil, debido

²³ Chile (ha ratificado el C.138), Ecuador (ha ratificado el C.138 y el C.112); Australia (Territorio del Norte) (ha ratificado el C.112).

²⁴ Alemania, Bélgica, Panamá, Senegal, República Árabe Siria y Trinidad y Tabago (han ratificado el C.125); Australia, Dinamarca, India, Noruega y Reino Unido.

²⁵ Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Federación de Rusia, Sierra Leona y Ucrania (han ratificado el C.126); Australia, India y México.

al porcentaje más bien bajo de afiliación a los sindicatos en el sector de la pesca. En el caso de las pequeñas embarcaciones, el propietario y el pescador son muchas veces una sola y misma persona, que es a la vez empleador y empleado. En algunos países, puede haber un gran número de organizaciones de pescadores, incluidas organizaciones comunitarias, con problemas diversos e intereses encontrados. Estas organizaciones quizá no cuenten con un organismo de alcance nacional que represente sus opiniones colectivas, lo que complica el proceso de consulta. No obstante, hay ejemplos de organismos de consulta importantes de alcance nacional. Desde el punto de vista meramente práctico, puede ser también difícil agrupar a los pescadores para que examinen los diversos temas, debido a los largos períodos que pasan en el mar. En algunos países, se han formado organizaciones importantes de cónyuges de pescadores, que representan a los pescadores y sus intereses de forma continuada, así como los intereses de sus familias en tierra. Las cooperativas de pescadores y las estructuras comunitarias tradicionales han conservado también un papel importante en el proceso de consulta.

En el Japón, para los empleadores y pescadores de embarcaciones incluidas en la ley sobre los marinos, existe una Comisión central del trabajo para la gente de mar. Esta Comisión cuenta con representantes del gobierno, los empleadores y los trabajadores, y en particular con un representante de los propietarios de buques pesqueros y otro de los pescadores. En el caso de los empleadores y trabajadores no incluidos en la ley sobre los marinos, las consultas se llevan a cabo a través de la División sobre las condiciones de trabajo de la Comisión de políticas laborales que cuenta con representantes de los trabajadores, los empleadores y el gobierno, pero no parece que tenga la obligación específica de incluir a los propietarios de buques de pesca y a los pescadores.

En Mauricio, se celebran reuniones en las que participan todas las partes interesadas. Entre ellas figuran: el Ministerio de Trabajo y Relaciones Laborales; el Ministerio de Salud y Calidad de Vida; el Ministerio de Infraestructura Pública, Transporte y Navegación; la Autoridad Marítima de Mauricio; la Guardia Costera nacional, el Ministerio de Pesca, el Sindicato de trabajadores de buques de pesca y mercantes; la Federación de la Unión Progresista; el Sindicato de empleados de puertos y transporte marítimo; el Apostolado del mar, y la Asociación de marinos y pescadores de buques de aguas distantes.

El Departamento de Buques Pesqueros de la Dirección Marítima de Noruega cuenta con un órgano asesor sobre las embarcaciones de pesca integrado por cinco miembros (además de la Dirección Marítima), que representan a los sindicatos y a los propietarios de buques de pesca, en particular: al Sindicato de la gente de mar de Noruega; el Sindicato de maquinistas navales de Noruega; la Asociación de oficiales marítimos de Noruega, y la Asociación noruega de pescadores, que organiza tanto a los propietarios de buques pesqueros como al personal de los mismos. Esta última está representada por dos miembros: uno en nombre de los grandes buques y otro de las embarcaciones más pequeñas. Este organismo asesor se reúne una vez al año para examinar todos los aspectos de la seguridad de los buques de pesca y la protección del medio ambiente marino. Se presentan ante él todas las reclamaciones por incumplimiento de la ley sobre las horas de trabajo en los buques, así como otras cuestiones relacionadas con la dotación de personal acerca de las cuales la Dirección Marítima necesita asesoramiento. Con carácter experimental, se ha establecido un comité regional encargado de los temas relacionados con la seguridad y salud en el

Recuadro 7.2

El Consejo de salud en el trabajo en el sector de la pesca y Juntas de seguridad portuaria de Dinamarca

En Dinamarca, el Consejo de salud en el trabajo en el sector de la pesca y las Juntas de seguridad portuaria representan un medio de consulta sobre las cuestiones relativas a la seguridad y salud en el trabajo. El Consejo está integrado por ocho miembros: cuatro del sindicato de pescadores o representantes de los empleadores y cuatro de la Asociación de pescadores daneses o representantes de los propietarios y de los empleados. Establece las directrices para el Servicio de salud en el trabajo en el sector de la pesca, que es la secretaría del Consejo de salud en el trabajo en el sector de la pesca y de las ocho Juntas de seguridad portuaria. Estas últimas son organismos regionales que tienen entre seis y diez miembros; el número de miembros de la tripulación y patronos o propietarios es el mismo. Los pescadores eligen a sus representantes entre los pescadores organizados de la zona, mientras que los propietarios, que en Dinamarca suelen ser también los patronos, eligen a sus representantes entre los miembros de su grupo. Cada uno de los miembros debe participar en un curso de 32 horas sobre el entorno de trabajo y la seguridad y la salud en el trabajo, en general. Una de las cuatro personas empleadas en el Servicio de salud en el trabajo en el sector de la pesca participa también en las reuniones de la Junta de seguridad portuaria que se celebran cuatro veces al año o si se produce un accidente grave a bordo de un buque pesquero en la zona correspondiente a la Junta. En cada reunión se incluyen dos temas obligatorios: información del Consejo de salud en el trabajo sobre los acontecimientos más recientes y un examen general de los accidentes ocurridos en la zona desde la reunión anterior. En Dinamarca, todos los accidentes que provocan más de un día de ausencia del trabajo deben comunicarse a la Autoridad Marítima, la cual transmite el informe al Servicio de salud en el trabajo en el sector de la pesca, que lo envía a su vez a las Juntas de seguridad portuaria pertinentes. En relación con cada uno de los accidentes registrados, la Junta de seguridad portuaria local recomienda medidas para evitar accidentes similares en el futuro. Posteriormente, el Servicio de salud en el trabajo en el sector de la pesca se pone en contacto con el patrón que se encontraba a bordo y explica los pasos que se deben seguir para evitar accidentes del mismo tipo en el futuro. Si la solución es de interés público, se publica un artículo en una revista sobre comercio pesquero. Desde 1997, el Servicio de salud en el trabajo en el sector de la pesca ha registrado en una base de datos todos los accidentes notificados. Los propietarios de buques de pesca deben pagar cada año una tasa al Servicio de salud en el trabajo en el sector de la pesca por cada pescador contratado a bordo de un buque de pesca. Dicho servicio ofrece en forma gratuita un servicio de medición del ruido a bordo, así como evaluaciones individuales de los riesgos a bordo de una embarcación, y es también el principal impulsor de otras actividades destinadas a aumentar la seguridad y mejorar las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros en Dinamarca.

Fuente: Autoridad Marítima de Dinamarca.

trabajo, en particular en lo que se refiere a las pequeñas embarcaciones de menos de ocho miembros de tripulación. Entre las organizaciones que promueven la seguridad de los buques pesqueros se encuentra el Consejo para la supervisión del trabajo en los buques noruegos y el Consejo para la formación de los pescadores en materia de seguridad.

A través de su legislación nacional, Dinamarca ha establecido un sistema de consultas tripartitas de alcance tanto nacional como local (véase el recuadro 7.2).

CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

La OIT no tiene un instrumento en que se exija el control de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto. El Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147) establece dicho control para los buques dedicados a la navegación marítima²⁶ pero no se aplica a «los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena u operaciones similares». No obstante, en el Convenio de Torremolinos y en el Protocolo de 1993 se dispone, en el artículo 4, la certificación y la inspección de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto. El Convenio de Formación (STCW-F) incluye disposiciones relativas a la inspección del Estado rector del puerto en el artículo 8, «Inspección».

La OIT no pidió expresamente información sobre el control por el Estado rector del puerto en su encuesta. No obstante, tiene conocimiento de que cierto número de países realizan al menos una forma limitada de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros extranjeros que visitan sus puertos.

PAPEL DEL ESTADO RIBEREÑO

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece, en la Parte V, artículo 62, párrafo 4, que «los nacionales de otros Estados que pescan en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones ...», y a continuación enumera una serie de esferas relacionadas con la ordenación de la pesca, las empresas conjuntas y otras

²⁶ En el artículo 4 se dispone lo siguiente: «1. Si un Estado Miembro que ha ratificado el presente Convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque 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 no se observan las normas de este Convenio, podrá, una vez que éste haya entrado en vigor, enviar un informe al gobierno del país en el cual el buque está matriculado, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, y podrá 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 deberá informar inmediatamente al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera, y solicitará la presencia de dicho representante si es posible; en ningún caso deberá detener o demorar el navío sin motivo. 3. A los efectos de este artículo se entiende por queja la información presentada por un miembro de la tripulación, una organización profesional, una asociación, un sindicato, en general cualquier persona que tenga un interés en la seguridad del buque, incluido lo relativo a riesgos de la seguridad o salud de la tripulación».

cuestiones. No prevé ningún tipo de regulación de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros matriculados en otros Estados cuando pescan en la zona económica exclusiva de otro Estado.

En la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de la OIT, se llegó a la conclusión siguiente:

Los Estados ribereños deberían imponer como condición para otorgar y prorrogar los permisos de pesca a los buques pesqueros que faenan en sus zonas económicas exclusivas, la garantía de condiciones de vida y condiciones de trabajo decentes a bordo.

La Oficina ha tratado de obtener información de los Estados Miembros acerca de si han establecido prescripciones relativas a las condiciones de vida y de trabajo en los buques extranjeros que pescan en sus zonas económicas exclusivas. Hasta ahora ha encontrado requisitos de esta índole únicamente en los acuerdos pesqueros en que nacionales de los Estados ribereños trabajan a bordo de buques extranjeros autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

Conclusiones

- Es evidente que las leyes y reglamentos no son eficaces si no se pueden aplicar;
- es fundamental disponer de recursos suficientes para la aplicación; parece que en muchos países no se asignan recursos suficientes para la aplicación de las normas laborales en el sector de la pesca;
- en vista de la dificultad existente para obtener recursos suficientes con el fin de inspeccionar todos los buques pesqueros, quizá sea necesario establecer medios alternativos de inspección o de asegurar el cumplimiento, en lugar de inspeccionar todas las embarcaciones, en particular las de pequeño tamaño;
- deberían promoverse las consultas no sólo con los mandantes tripartitos tradicionales sino también con otras organizaciones representativas de los pescadores;
- es importante y debería promoverse la coordinación entre todos los ministerios y organismos gubernamentales, tanto de alcance nacional como local;
- hay precedentes para practicar el control de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto; debería considerarse la posibilidad de ampliar este control a las condiciones de trabajo en los buques pesqueros extranjeros, y
- los Estados ribereños pueden exigir que se mejoren las condiciones de trabajo en los buques que pescan en sus zonas económicas exclusivas; no obstante, en ese caso, quizá sea pertinente establecer una norma mínima internacional sobre dichas condiciones.

CAPITULO VIII

RESUMEN

Cuestiones generales

El carácter especial de la pesca hace que sea necesaria la elaboración de normas internacionales del trabajo específicas para el sector pesquero. Aunque la legislación que abarca a todos los trabajadores, o más particularmente a los trabajadores marítimos, se aplica con frecuencia a los pescadores, estas disposiciones no parecen tener en cuenta la naturaleza de las operaciones pesqueras, las relaciones de empleo y otros aspectos. Esto no implica que la nueva norma de la OIT para el sector pesquero deba repetir las disposiciones pertinentes de otras normas, sino que se debería garantizar que los pescadores, en razón de su trabajo, no se vean privados de la protección social que se proporciona a otros trabajadores debido a fallas de las disposiciones existentes.

Por lo que respecta al alcance y la aplicación de la legislación nacional, y por lo tanto de una nueva norma de la OIT, se plantea lo siguiente:

- por lo que atañe a los buques abarcados, la mayoría de los Estados prefieren utilizar la eslora en lugar del tonelaje como criterio para determinar qué buques deberían quedar cubiertos por las leyes y reglamentos o para determinar la reglamentación que ha de aplicarse según los buques (por ejemplo, los buques de mayor o menor tamaño);
- la mayoría de los Estados excluyen la pesca deportiva del campo de aplicación de las leyes y reglamentos relativos a las cuestiones laborales en el sector pesquero;
- cuanto más pequeña es la embarcación, menores son las probabilidades de que los pescadores que trabajan en ella estén protegidos por la legislación laboral.

Revisión de siete normas de la OIT que se refieren específicamente al sector pesquero

Edad mínima y protección de los menores que trabajan en la pesca

El Consejo de Administración ha invitado a los Estados Partes en el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), a que consideren la posibilidad de ratificar el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138). Esta ratificación implicaría, *ipso jure*, la denuncia inmediata del Convenio núm. 112. Se tiende así a fijar una edad mínima aplicable a todos los trabajadores, a diferencia de las normas sectoriales. La mayoría de los Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 112 están al parecer orientándose en ese sentido. Asimismo, el aumento del número de ratificaciones del Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182) ha dado lugar a crecientes esfuerzos para retirar a los niños de los trabajos peligrosos.

La nueva norma de la OIT sobre el sector pesquero podría añadir valor a esos esfuerzos proporcionando orientaciones a los Estados acerca de cómo deberían abordar la cuestión de los menores en relación con el sector pesquero en sus leyes y reglamentos y sus programas nacionales. Por ejemplo, podría proporcionar criterios para

determinar si todos los trabajos en un barco pesquero, o bien ciertos tipos de operaciones de pesca y tareas específicas a bordo, deberían considerarse peligrosos y por consiguiente no permitidos para los menores.

Examen médico

El Consejo de Administración ha recomendado que se revise el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) con el fin de adaptarlo a las necesidades actuales del sector pesquero para lo cual, entre otras cosas, hay que tener en cuenta las directrices de la OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos. Además de los 29 Estados que han ratificado el Convenio, hay otros Estados que exigen al parecer certificados médicos, a pesar de no haber ratificado el Convenio. Aparentemente, algunos Estados no han ratificado este Convenio debido a ciertos aspectos (por ejemplo, la duración del período de validez). Por lo tanto, podría lograrse un mayor número de ratificaciones proporcionando más flexibilidad y previendo disposiciones menos detalladas en la nueva norma sobre la pesca.

No obstante, hay muchos pescadores artesanales y en pequeña escala a los cuales no se les exige someterse a un reconocimiento médico. La nueva norma podría, por lo tanto, tratar de promover la extensión de la atención de salud y la supervisión de la seguridad y salud en el trabajo a este sector, con miras a abarcar a esos trabajadores.

Contrato de enrolamiento/contrato de trabajo

El Consejo de Administración ha recomendado la revisión parcial del Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114). La Oficina ha examinado las leyes y reglamentos de Estados que han ratificado dicho Convenio y de Estados que no lo han ratificado; en general, la exigencia de que todos los pescadores cuenten con un contrato escrito está muy difundida, pero es posible que esta protección no llegue a muchos de los pescadores artesanales y en pequeña escala de todo el mundo. Las razones por las cuales esto ocurre no están claras. Parecería, sin embargo, que se justifica incluir en la nueva norma una disposición que prevea que todos los pescadores deberían tener un contrato escrito cuando trabajan a bordo de barcos que son propiedad de otras personas y que debería haber un medio de solucionar los conflictos que se planteen en relación con el contrato. Asimismo, se justificaría incluir una disposición relativa a una mayor transparencia en los sistemas de reparto, como medio de proteger a los pescadores frente a una remuneración insuficiente.

La principal razón citada por el Consejo de Administración para la revisión del Convenio núm. 114 fue la necesidad de abordar la cuestión de un documento de identidad para los pescadores. De la información de que dispone la Oficina se desprende que habría base para prever una disposición que exija a los Estados que proporcionen una tarjeta de identidad de la gente de mar a los pescadores que trabajen en viajes internacionales. No obstante, esta cuestión deberá ser nuevamente examinada tras la discusión sobre la mejora de la seguridad de la documentación de identidad de la gente de mar en la 91.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2003.

Alojamiento

El Consejo de Administración ha invitado a los Estados Miembros a que informen a la Oficina acerca de los obstáculos y dificultades, si los hubiere, que podrían impedir o retardar la ratificación del Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126) o que indiquen la necesidad de revisarlo. Según la información con que cuenta hasta ahora la Oficina, un número considerable de Estados tienen leyes y reglamentos sobre el alojamiento en los barcos de pesca. Muchos Estados que cuentan con disposiciones de esa índole pero no han ratificado el Convenio tienen al parecer exigencias al respecto pero no en el mismo nivel previsto en dicho instrumento. Parecería además que algunas cuestiones importantes (por ejemplo, las vibraciones) no han sido abordadas de manera adecuada en el Convenio núm. 126.

Teniendo esto presente, se justifica al parecer incluir en la nueva norma disposiciones sobre el alojamiento más amplias pero menos detalladas con el fin de lograr un número mayor de ratificaciones y de abarcar un porcentaje más elevado de la flota pesquera mundial (y por lo tanto de los pescadores). Esto incluiría disposiciones básicas relativas a los barcos de pesca de menor tamaño que los abarcados actualmente en virtud del Convenio núm. 126. Puede requerir además un vínculo con los códigos y directrices de la FAO/OIT/OMI existentes que se refieren a cuestiones de alojamiento. Asimismo, en la nueva norma se debería hacer mayor hincapié en la cuestión del equipo médico y la atención médica en el mar.

Certificados de competencia y formación profesional

El Consejo de Administración ha llegado a la conclusión de que el Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125) debería ser revisado y actualizado para tener en cuenta la evolución de la industria pesquera. En cuanto al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), convino además que, a la luz de los diferentes mecanismos de supervisión aplicables a los convenios de la OMI y de la OIT, el método de adopción de instrumentos de la OIT y la necesidad de una amplia cobertura, procedía revisar el Convenio núm. 125.

Un examen de las disposiciones del Convenio núm. 125 y del Convenio STCW-F indica que, en general, el Convenio STCW-F no sólo cubre todas las cuestiones abarcadas por el Convenio núm. 125 — y con mayor detalle — sino que además contiene disposiciones obligatorias con respecto a la formación en materia de seguridad de todos los pescadores, lo cual no ocurre en el caso del Convenio núm. 125. Por lo tanto, aunque la nueva norma de la OIT sobre la pesca contenga principios generales sobre los certificados de competencia, no parecería apropiado repetir o duplicar el instrumento de la OMI. De hecho, la nueva norma puede servir para promover y reforzar dicho Convenio.

El Consejo de Administración convino en que la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126) debería ser revisada para adaptarla a las nuevas tecnologías, así como a los progresos en cuanto al equipo de navegación y de pesca; asimismo, se debería tener en cuenta el hecho de que otros instrumentos internacionales no abordan la formación profesional de manera adecuada. La Oficina procurará tener una visión más precisa de los cambios necesarios para lograr tal objetivo.

Horas de trabajo/descanso

El Consejo de Administración acordó mantener el *statu quo* con respecto a la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7) hasta que la Oficina haya emprendido un estudio sobre la ordenación del tiempo de trabajo y los períodos de descanso en el sector pesquero. La Oficina ha proporcionado por lo tanto abundante información sobre la legislación y la práctica en lo relativo a esta cuestión. De dicha información se desprende que hay razones para incluir en la nueva norma sobre la pesca una disposición relativa a los períodos mínimos de descanso.

Nuevas cuestiones que han de abordarse en la norma sobre la pesca

Seguridad y salud en el trabajo

Dado que la naturaleza peligrosa de la pesca está bien documentada, la Oficina ha procurado proporcionar información sustancial sobre la forma en que se trata esta cuestión en los Estados Miembros para determinar si se justifica abordarla en la nueva norma sobre la pesca. De la información recopilada se desprende que tales disposiciones serían útiles y convenientes, en particular si ayudan a los Estados Miembros a fijar y alcanzar el objetivo de disminuir las tasas de accidentes mortales, lesiones y enfermedades profesionales de los pescadores. La nueva norma podría procurar garantizar que las leyes y reglamentos relativos a la seguridad y salud en el trabajo se apliquen al sector pesquero y que se adapten a la naturaleza especial de las actividades de pesca. Podría ayudar también a mejorar la coordinación entre los diversos ministerios y organismos con jurisdicción o influencia sobre estas cuestiones. También debería procurar mejorar la recopilación y divulgación de estadísticas y otras informaciones pertinentes con respecto a la seguridad y la salud. Lo más importante quizá es que podría promover un enfoque que abarque efectivamente a los pescadores, las organizaciones que los representan, los propietarios de barcos de pesca y otras partes interesadas en la elaboración y aplicación de leyes, reglamentos y programas de promoción en materia de seguridad y salud en el trabajo. La nueva norma debería referirse en particular al gran número de pescadores artesanales y en pequeña escala que no están protegidos, conforme al derecho o en los hechos, por la legislación existente en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Seguridad social

De la información de que dispone la Oficina se desprende que, al menos en muchos países, los pescadores, en particular los que trabajan con arreglo al sistema de reparto, no gozan quizá del mismo nivel de protección social que se proporciona a los trabajadores en general debido a la naturaleza de su relación de empleo («trabajadores independientes»). No obstante, dada la naturaleza peligrosa de la pesca, las prestaciones en caso de fallecimiento, enfermedad y accidente son particularmente importantes para los pescadores y sus familias. Asimismo, las reducciones previstas de la capacidad de pesca pueden crear la necesidad de mejorar el seguro de desempleo y los programas de readaptación profesional para los pescadores.

Varios Estados Miembros han establecido programas de protección social específicos para el sector pesquero. En otros países, se ha incorporado a los pescadores en el

sistema de seguridad social existente para todos los trabajadores. Se justificaría pues estipular una disposición que prevea la extensión de la protección de la seguridad social a todos los pescadores.

Otras cuestiones

Pesca comercial internacional

Muchos pescadores que trabajan en barcos que realizan viajes internacionales o en barcos extranjeros experimentan los mismos tipos de problemas que la gente de mar: largos viajes marítimos, abandono, la necesidad de servicios de bienestar, etcétera. La Oficina ha procurado proporcionar cierta información al respecto en este informe. La nueva norma debería tratar de garantizar que esos pescadores gocen del mismo nivel de protección respecto de esas cuestiones que el que se proporciona a la gente de mar.

Pescadores artesanales y en pequeña escala

Las normas existentes de la OIT tienden a centrarse en los buques de navegación marítima, en algunos casos excluyendo — o previendo la posibilidad de excluir — a los buques de cabotaje, las embarcaciones de pesca en puertos y estuarios, etcétera. Dada la distribución de los pescadores de acuerdo con el tamaño de sus barcos (véase el capítulo I), parecería que esto puede dar lugar a la exclusión de la amplia mayoría de pescadores de la protección prevista en las normas internacionales del trabajo.

Con el fin de garantizar que las disposiciones relativas a las cuestiones antes mencionadas abarquen a esos pescadores, se propone que se centren en los principios y no en los detalles. Las disposiciones deberían basarse en «objetivos» en lugar de ser «prescriptivas». En otras palabras, deberían fijar ciertos objetivos y responsabilizar a los Estados con respecto a su consecución, pero dejarles un mayor margen en cuanto a la forma de alcanzar dichos objetivos.

La Oficina observa, sin embargo, que, aunque la utilización de términos como pesca o pescadores «en pequeña escala» y «artesanales» contribuye a centrar la atención en quienes trabajan en embarcaciones pequeñas, la mayoría de los países — a menudo países en desarrollo — no utiliza esa terminología en su legislación relativa al sector pesquero.

Observadores pesqueros

La Oficina procurará obtener más información sobre el número de observadores pesqueros (grupo que está en aumento) que trabajan en barcos de pesca; tratará de determinar si esos trabajadores están protegidos por las leyes y reglamentos nacionales y si deberían estar cubiertos por la nueva norma de la OIT sobre la pesca.

Aplicación

De la información de que dispone la Oficina se desprende que aunque hay leyes y reglamentos sobre las condiciones laborales en el sector pesquero, muchos Estados no cuentan con recursos adecuados para aplicar efectivamente esas disposiciones. La nueva norma debería abordar esta cuestión, incluida la necesidad de servicios de inspección, o quizás de medios alternativos, para asegurar su aplicación.

CUESTIONARIO

Como se señala en la introducción del informe sobre la legislación y la práctica, el Consejo de Administración inscribió en el orden del día de la 92.^a reunión (junio de 2004) de la Conferencia Internacional del Trabajo un punto relativo a una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero. Lo que se pretende con esta nueva norma (o normas) es revisar los siete instrumentos de la OIT — cinco convenios (edad mínima, examen médico, contratos de enrolamiento, alojamiento y certificados de competencia) y dos recomendaciones (formación profesional y horas de trabajo) — relativos a las personas que trabajan en buques pesqueros. En cuanto norma general, abordará además otras cuestiones, como la seguridad y salud en el trabajo y la seguridad social. Tiene también por finalidad brindar protección a las personas que trabajan en buques pesqueros independientemente de que sean grandes o pequeños.

El presente cuestionario tiene por objeto recabar opiniones sobre el contenido de una norma general. Las opiniones expresadas, y las conclusiones propuestas sobre la estructura y el contenido del convenio y la recomendación, se presentarán en un segundo informe. Tanto el informe sobre la legislación y la práctica como el segundo informe servirán de base para los debates sobre la cuestión relativa a una norma para el sector pesquero en la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2004 (primera discusión). La segunda discusión tendría lugar en la 93.^a reunión (junio de 2005) de la Conferencia Internacional del Trabajo, con miras a la adopción de las normas revisadas.

La Oficina considera que los objetivos de los nuevos instrumentos deberían ser los siguientes: ampliar el ámbito de aplicación para abarcar al mayor número posible de personas que trabajan a bordo de buques pesqueros; reducir los obstáculos para la ratificación; mejorar las posibilidades de lograr una amplia ratificación; hacer posible la puesta en práctica de las disposiciones, y reducir el riesgo de que el convenio quede desfasado en breve.

Con el fin de elaborar un convenio que proteja al mayor número posible de personas que trabajan a bordo de buques pesqueros, el planteamiento adoptado por la Oficina en el cuestionario consiste en formular preguntas relativas a las disposiciones de carácter general — y por lo tanto aplicables a todas, o casi todas, las personas que trabajan en buques pesqueros — y formular luego preguntas sobre las disposiciones de carácter más específico, para su posible inclusión en una parte del convenio que se aplicaría sólo a determinadas categorías de buques. Las preguntas relativas a las disposiciones detalladas se incluyen también en la recomendación correspondiente. Las preguntas reflejan, hasta cierto punto, la opinión de la Oficina sobre si una disposición concreta debería incluirse en el convenio (que sería vinculante para los Miembros que lo ratifiquen) o en la recomendación (en cuyo caso no sería vinculante, pero serviría de orientación). No obstante, si quienes han de responder al cuestionario creen que una disposición no debe incluirse en el convenio sino más bien en la recomendación, o viceversa, deberían indicarlo claramente.

Al preparar el presente cuestionario, la Oficina ha tenido en cuenta las disposiciones contenidas no sólo en las normas existentes de la OIT sino también en las normas adoptadas por otras organizaciones internacionales, como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Por ejemplo, la Oficina ha tenido en cuenta las disposiciones

del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO¹. El objetivo de este planteamiento es integrar, en la medida de lo posible, la labor de la OIT con la de otras organizaciones internacionales interesadas en la pesca y en las actividades de los buques pesqueros. Se espera que esto dé lugar a la elaboración de una nueva norma de la OIT para el sector pesquero, que sea clara y de fácil comprensión y que tenga mayores probabilidades de resultar aceptable no sólo para los ministros responsables de las cuestiones laborales sino también para los encargados de la ordenación de la pesca y la seguridad de los buques pesqueros, así como para los armadores de buques de pesca y para quienes trabajan en ellos. Por la misma razón, en el cuestionario se trata de utilizar la terminología pesquera internacionalmente aceptada.

En lo que respecta al párrafo 1 del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia, se pide a los gobiernos que consulten a las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas antes de completar sus respuestas al cuestionario, que motiven sus respuestas y que indiquen qué organizaciones han sido consultadas. Se recuerda también a los gobiernos la importancia de velar por que intervengan en el actual proceso de consulta todos los departamentos pertinentes, en particular los que se encargan de los asuntos laborales y sociales, la pesca, la seguridad marítima, la salud y el medio ambiente. La experiencia adquirida por la Oficina al recopilar la información que se proporciona en el informe sobre la legislación y la práctica muestra también el valor de las consultas, cuando son posibles, con las autoridades regionales y locales en los Estados Miembros. **Para que la Oficina pueda tomar en consideración las respuestas al presente cuestionario, se ruega a los gobiernos que envíen sus respuestas de manera que lleguen a la Oficina no más tarde del 1.º de agosto de 2003.**

Se alienta a los gobiernos, así como a las organizaciones representativas de empleadores y trabajadores, a que, al preparar las respuestas al cuestionario, expongan las razones que las motivan y proporcionen comentarios o informaciones adicionales que, en su opinión, puedan contribuir a una idea internacionalmente compartida sobre lo que debe considerarse o no en el convenio y la recomendación propuestos. Ello reviste particular importancia cuando la respuesta del Estado Miembro no coincide con lo previsto en el cuestionario (es decir, los recuadros «sí» y «no»). Se alienta también encarecidamente a quienes han de responder al cuestionario a que señalen todas las cuestiones que la Oficina no haya considerado o que deban ser objeto de mayor elaboración.

Si bien la Oficina ha procurado presentar el cuestionario de manera que no se requiera demasiado esfuerzo ni tiempo para responder, reconoce el trabajo que supone la preparación de las respuestas y desea manifestar, por adelantado, su agradecimiento a quienes realicen esta labor tan fundamental.

¹ En la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible se acordó, entre otras cosas, que, para conseguir la sostenibilidad de la pesca, los Estados deberían aplicar el Código tomando nota de las necesidades especiales de los países en desarrollo y los planes de acción internacionales y las directrices técnicas pertinentes de la FAO.

A. FORMA DEL INSTRUMENTO O DE LOS INSTRUMENTOS

Pregunta A1. *¿Considera que la Conferencia Internacional del Trabajo debería adoptar uno o más instrumentos sobre el trabajo en el sector pesquero?*

Sí No

Pregunta A2. *En caso afirmativo, ¿considera que el instrumento o los instrumentos deberían adoptar la forma de a) un convenio, b) una recomendación, c) un convenio complementado con una recomendación?*

Comentarios: _____

Nota: Por razones prácticas, la Oficina presenta las siguientes preguntas en dos secciones: «Contenido del convenio propuesto» y «Contenido de la recomendación propuesta». Con ello no se prejuzga cuál debe ser la forma final del instrumento o instrumentos ni el número de instrumentos que podrían adoptarse.

B. CONTENIDO DEL CONVENIO PROPUESTO

B1. Ambito de aplicación

Comentarios: _____

Los siete instrumentos de la OIT relativos al trabajo a bordo de los buques pesqueros establecen su ámbito de aplicación de diferentes maneras. En general, en ellos se dispone que se aplican a los buques que se dedican a «la pesca marítima en aguas saladas». En varios de ellos se prevén excepciones o exenciones para determinadas categorías de buques pesqueros (los dedicados a la pesca de la ballena o a actividades recreativas, o propulsados principalmente por velas) o para los buques pesqueros que faenan en determinadas zonas (por ejemplo, puertos o estuarios de ríos). En algunos se dispone que el instrumento se aplica, en su totalidad o en parte, a los buques pesqueros de un determinado tamaño (eslora del buque en pies y metros, o tonelaje) o potencia.

A los efectos de este convenio, por «buque pesquero» se entiende todo buque utilizado o que se tenga previsto utilizar para la explotación comercial de los recursos marinos vivos, incluyéndose los buques de apoyo y cualesquiera otros buques empleados directamente en tales operaciones de pesca².

Al preparar el informe sobre la legislación y la práctica, la Oficina observó que muchos Estados regulaban algunos aspectos de las condiciones de trabajo a bordo de

² Tomado del artículo I.a) del Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar.

los buques pesqueros de acuerdo con la zona de operaciones de la embarcación. Para delimitar la aplicación de su reglamentación, estos Estados utilizan con frecuencia términos como «costera», «de bajura», «de altura», «en pequeña escala» y «artesanal». Estos términos no son definidos muchas veces por los Estados o, en los casos en que se definen, varían de un Estado a otro. Para lograr una mayor claridad en la utilización de los términos referentes a la zona de operaciones, la Oficina distingue, a los efectos del presente cuestionario, cinco zonas diferentes. Al hacerlo, es consciente de que muchos Estados quizá no regulen las condiciones de trabajo en los buques pesqueros de acuerdo con estas cinco zonas. No obstante, las respuestas que utilicen esas cinco zonas ayudarán a la Oficina a lograr una comprensión común del ámbito de aplicación que se desea para estos instrumentos. Si este planteamiento no se considera adecuado, el cuestionario ofrece también la posibilidad de indicar las preferencias sobre otros métodos de delimitar el ámbito de aplicación (por ejemplo, en función de la eslora, el tonelaje, el tiempo de permanencia en el mar).

En el cuestionario se utilizan las siguientes zonas de operaciones³:

- buques dedicados a operaciones de pesca en alta mar y en aguas distintas de las del Estado del pabellón (en adelante, «A»)⁴;
- buques dedicados a operaciones de pesca hasta los límites de la zona económica exclusiva del Estado del pabellón (en adelante, «B»);
- buques dedicados a operaciones de pesca hasta los límites de las aguas territoriales del Estado del pabellón (en adelante, «C»);
- buques dedicados a operaciones de pesca hasta 3 millas desde la línea de base (en adelante, «D»)⁵;
- buques dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas continentales (en adelante «E»).

Pregunta B1, a) – *¿Debería aplicarse el convenio a los buques pesqueros en todas las zonas de operaciones antes mencionadas?*

Sí No

Pregunta B1, b) – *¿Debería preverse en el convenio la posibilidad de excluir a ciertos buques pesqueros en las siguientes zonas de operaciones:*

- buques dedicados a operaciones de pesca hasta los límites de las aguas territoriales del Estado del pabellón («C»);*

³ Para mayor facilidad de referencia al responder a las preguntas, las categorías se indican con letras (A, B, C, D, E).

⁴ Según el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, artículo II.1), y de acuerdo con la terminología utilizada en las Especificaciones Estándar de la FAO para el Mercado e Identificación de Buques Pesqueros.

⁵ En el Artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se dispone que «... la línea de la base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño».

- buques dedicados a operaciones de pesca hasta tres millas desde la línea de base («D»);*
- buques dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas continentales («E»)?*

Pregunta B1, c) – *¿Debería preverse en el convenio alguna otra exclusión?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B1, d) – *Si las «zonas de operaciones» no fueran un método adecuado para delimitar el ámbito de aplicación del convenio, ¿qué criterio debería utilizarse con este fin?*

- eslora del buque pesquero;*
- tonelaje;*
- tiempo transcurrido por el buque pesquero en el mar;*
- otro. Sírvase facilitar información detallada:*

Comentarios: _____

Pregunta B1, e) – *¿Debería aplicarse el convenio a todas las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros, cualquiera que sea su nacionalidad?*

Sí No

Comentarios: _____

B2. Edad mínima

Pregunta B2, a) – *¿Deberían incluirse en el convenio disposiciones referentes a la edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros?*

Sí No

Pregunta B2, b) – *En caso afirmativo, ¿la edad mínima debería ser:*

- 15 años;⁶*

⁶ Párrafo 1 del artículo 2 del Convenio núm. 112, ratificado por 29 Estados pero denunciado posteriormente por 20 Estados tras la ratificación del Convenio núm. 138, en que se establece que la edad mínima no debe ser inferior a los 15 años.

- 16 años;⁷
 18 años?

Comentarios: _____

Pregunta B2, c) – ¿Deberían preverse exenciones en el convenio?

Sí No

Pregunta B2, d) – En caso afirmativo, sírvase facilitar información detallada:

Pregunta B2, e) – ¿Debería preverse en el convenio que el trabajo en determinados buques debería estar prohibido para los menores de 18 años de edad?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B2, f) – ¿Debería preverse en el convenio que determinados tipos y condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros deberían estar prohibidos para los menores de 18 años de edad?

Sí No

Comentarios: _____

B3. Examen médico

Pregunta B3, a) – ¿Debería preverse en el convenio que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían someterse a un examen médico inicial y, posteriormente, a exámenes médicos periódicos?

Sí No

⁷ La Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (Ginebra, 1999) recomendó que los Estados que fueran Partes en el Convenio núm. 112 consideraran la posibilidad de ratificar el Convenio núm. 138 y que, en los casos en que la edad mínima para trabajar fuera inferior a los 16 años, especificaran que el empleo en la pesca marítima se regularía por el artículo 3 del Convenio núm. 138.

Comentarios: _____

Pregunta B3, b) – *¿Deberían preverse en el convenio exenciones del requisito anterior?*

Sí No

Pregunta B3, c) – *En caso afirmativo, sírvase indicar cuáles serían esas exenciones.*

Comentarios: _____

Pregunta B3, d) – *¿Debería preverse en el convenio que una persona que trabaja a bordo de un buque pesquero para el que se requiere un examen médico debería poseer un certificado médico en el que se acredite su aptitud para el trabajo que va a realizar en el mar?*

Sí No

Comentarios: _____

B4. Atención médica en el mar

Pregunta B4, a) – *¿Debería preverse en el convenio que los buques pesqueros deberían tener suministros médicos adecuados?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B4, b) – *¿Debería preverse en el convenio que los buques de pesca deberían tener normalmente a bordo una persona (por ejemplo, el capitán o un miembro de la tripulación) calificada o capacitada en primeros auxilios u otras formas de atención médica?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B4, c) – ¿Debería preverse en el convenio que algunos buques pesqueros deberían quedar excluidos de dicho requisito?

Sí No

Pregunta B4, d) – En caso afirmativo, sírvase facilitar información detallada:

B5. Contratos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Pregunta B5, a) – ¿Debería disponerse en el convenio que toda persona que trabaja a bordo de un buque pesquero debería tener un contrato de trabajo o de enrolamiento por escrito, con sujeción a las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos nacionales?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B5, b) – ¿Deberían preverse en el convenio posibles exenciones de dicho requisito?

Sí No

Pregunta B5, c) – En caso afirmativo, ¿qué categorías de personas que trabajan a bordo de buques pesqueros podrían estar exentas de las disposiciones relativas al contrato de trabajo o de enrolamiento por escrito?

Comentarios: _____

Pregunta B5, d) – ¿Debería preverse en el convenio que las personas que trabajan a bordo de un buque pesquero deberían tener acceso a mecanismos adecuados para la solución de conflictos referentes a su contrato de trabajo o de enrolamiento?

Sí No

Comentarios: _____

B6. Alojamiento y suministros a bordo de los buques pesqueros

Pregunta B6, a) – ¿Debería preverse en el convenio que todos los buques pesqueros deberían tener alojamiento adecuado y suficientes alimentos y agua potable para el servicio del buque pesquero?

Sí No

Pregunta B6, b) – En caso afirmativo, ¿debería preverse la posibilidad de eximir del requisito relativo al alojamiento a algunas categorías de buques pesqueros?

Sí No

Pregunta B6, c) – En caso afirmativo, sírvase indicar qué buques pesqueros podrían quedar exentos.

Comentarios: _____

B7. Tripulación de los buques pesqueros

Pregunta B7, a) – ¿Debería preverse en el convenio que los Estados deberían adoptar medidas para asegurarse de que los buques pesqueros tengan tripulación suficiente y competente para garantizar la seguridad de la navegación y de las operaciones de pesca de conformidad con las normas internacionales?

Sí No

Pregunta B7, b) – En caso afirmativo, sírvase indicar qué buques pesqueros podrían quedar exentos.

Comentarios: _____

B8. Horas de descanso

Pregunta B8, a) – ¿Debería preverse en el convenio que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían tener períodos mínimos de descanso establecidos de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales?

Sí No

Comentarios: _____

B9. Seguridad y salud en el trabajo

Pregunta B9, a) – ¿Debería preverse en el convenio que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían estar protegidas por las disposiciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B9, b) – Si las disposiciones pertinentes no contemplan en la actualidad el trabajo realizado a bordo de los buques pesqueros, ¿debería proporcionarse dicha protección a través de uno de los siguientes medios:

- ampliación de las disposiciones generales sobre seguridad y salud en el trabajo;
- ampliación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo;
- disposiciones específicas sobre el trabajo a bordo de los buques pesqueros;
- una combinación de las posibilidades anteriores?

Comentarios: _____

B10. Seguridad social

Pregunta B10, a) – ¿Debería preverse en el convenio que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían tener derecho a las prestaciones de seguridad social aplicables a otros trabajadores?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B10, b) – ¿Debería preverse en el convenio que estas prestaciones podrían ampliarse de forma progresiva?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B10, c) – ¿Debería preverse en el convenio la posible exención de determinadas categorías de personas que trabajan a bordo de buques pesqueros?

Sí No

Pregunta B10, d) – En caso afirmativo, ¿qué categorías de personas podrían estar exentas?

Comentarios: _____

B11. Extensión de la protección prevista para la gente de mar a las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros

Pregunta B11, a) – ¿Debería preverse en el convenio que las personas que trabajan a bordo de los buques pesqueros matriculados en un Estado y que se dedican a operaciones de pesca en alta mar y en aguas de Estados que no son el Estado del pabellón deberían tener en general condiciones de trabajo que no sean menos favorables que las establecidas para la gente de mar que trabaja a bordo de buques matriculados en ese Estado y que se dedican al transporte marítimo comercial?

Sí No

Pregunta B11, b) – En caso afirmativo, ¿considera que esta disposición debería abarcar a las personas que trabajan a bordo de otros buques pesqueros?

Sí No

Pregunta B11, c) – En caso afirmativo, indique las personas que trabajan a bordo de otros buques pesqueros a quienes debería aplicarse la disposición anterior (por ejemplo, los que trabajan en buques de una determinada eslora, los buques destinados a la pesca en una determinada zona de operaciones, los buques que permanecen en el mar durante un período determinado de tiempo).

Comentarios: _____

Pregunta B11, d) – ¿Debería contener el convenio disposiciones sobre los siguientes temas:

- contratación y colocación;
- documentos de identidad;
- repatriación;
- otras cuestiones? Sírvase facilitar información detallada:

Comentarios: _____

B12. Aplicación

Pregunta B12, a) – ¿Debería preverse en el convenio que los Estados deberían adoptar medidas para verificar el cumplimiento de las disposiciones del convenio?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta B12, b) – En caso afirmativo, ¿debería preverse en el convenio la posibilidad de eximir a determinados buques pesqueros de esos requisitos?

Sí No

Pregunta B12, c) – En caso afirmativo, indique qué buques pesqueros: _____

Pregunta B12, d) – ¿Debería incluirse en el convenio una disposición sobre el control del Estado rector del puerto⁸?

Sí No

Comentarios: _____

B13. Consulta

Pregunta B13, a) – ¿Debería incluirse en el convenio una disposición sobre las consultas con las organizaciones representativas de empleadores y trabajadores, así como con organizaciones representativas de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros para la formulación y aplicación de las leyes y reglamentos nacionales relativos a las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros?

Sí No

Comentarios: _____

⁸ El control del Estado rector del puerto supone el ejercicio por parte del Estado rector del puerto del control en lo tocante al cumplimiento por el buque que visita un puerto de ese Estado de las disposiciones de un instrumento internacional ratificado por dicho Estado.

B14. Otras cuestiones

Pregunta B14, a) – *Sírvase indicar qué otras cuestiones podrían abordarse en el convenio.*

C. CONTENIDO DE LA RECOMENDACIÓN PROPUESTA

C1. Edad mínima y trabajo de personas menores de edad

Pregunta C1, a) – *¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre los tipos de trabajo (por ejemplo, trabajo nocturno o en condiciones peligrosas) o los tipos de buques pesqueros que deberían estar prohibidos para personas de menos de 18 años?*

Sí No

Pregunta C1, b) – *En caso afirmativo, ¿qué debería incluirse en dichas indicaciones?*

Comentarios: _____

C2. Examen médico

Pregunta C2, a) – *¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre el contenido del certificado médico y los procedimientos que deberían seguirse para su expedición?*

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta C2, b) – *¿Debería disponerse en la recomendación que las personas que expidan dicho certificado estén aprobadas por la autoridad competente?*

Sí No

Comentarios: _____

C3. Atención médica en el mar

Pregunta C3, a) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre el contenido del botiquín y el tipo de equipo médico⁹ que debe llevarse a bordo de los buques pesqueros?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta C3, b) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre la disponibilidad y sobre las instrucciones relativas a la utilización de los servicios de consulta médica por radio y otros servicios similares a bordo de los buques pesqueros?

Sí No

Comentarios: _____

C4. Calificaciones de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros

Pregunta C4, a) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones adicionales complementarias de las previstas en las normas internacionales¹⁰ relativas a la formación de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros?

Sí No

Pregunta C4, b) – En caso afirmativo, ¿qué temas deberían abordar dichas indicaciones?

Comentarios: _____

C5. Disposiciones contractuales relativas al trabajo a bordo de buques pesqueros

Pregunta C5, a) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones basadas en los elementos del Convenio núm. 114¹¹ acerca del contenido de los contratos de trabajo o de enrolamiento para trabajar a bordo de buques pesqueros?

Sí No

⁹ O el botiquín de primeros auxilios para algunos buques pesqueros de menor tamaño.

¹⁰ Por ejemplo, el Convenio internacional de 1995 sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F) (véase el capítulo III del Informe).

¹¹ Véase, en particular, el artículo 6 del Convenio.

Pregunta C5, b), i) – En caso afirmativo, ¿deberían incluirse también en las indicaciones de la recomendación elementos que no figuran en el Convenio núm. 114?

Sí No

Pregunta C5, b), ii) – En caso afirmativo, ¿debería uno de estos elementos referirse a la necesidad de especificar en el contrato de trabajo o de enrolamiento la cobertura de seguros para las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros en caso de lesión, enfermedad o muerte¹²?

Sí No

Comentarios:

Pregunta C5, c) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre los contratos de trabajo o de enrolamiento para trabajar a bordo de buques pesqueros¹³ (por ejemplo, los procedimientos relativos al examen previo a la firma, la firma y la terminación de los contratos de trabajo o de enrolamiento, la relación de los servicios a bordo, las circunstancias que dan lugar al desembarco)?

Sí No

Comentarios:

Pregunta C5, d) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre los sistemas de remuneración con inclusión, cuando proceda, de los sistemas basados en el reparto de las capturas?

Sí No

Pregunta C5, e) – En caso afirmativo, sírvase especificar las cuestiones que deberían incluirse:

Comentarios:

¹² En el párrafo 8.2.8 del Código de Conducta para la Pesca Responsable, de la FAO, se establece lo siguiente: «Los Estados del pabellón deberían fomentar el acceso de los propietarios y fletadores de las embarcaciones de pesca a una cobertura de seguros suficiente para proteger a las tripulaciones y los intereses de las mismas, indemnizar a terceros y proteger sus propios intereses».

¹³ Véase el Convenio núm. 114.

C6. Alojamiento y suministros a bordo de los buques pesqueros

Pregunta C6, a) – ¿Debería disponerse en la recomendación que los Estados deberían tener leyes y reglamentos nacionales relativos a la planificación y control del alojamiento de la tripulación a bordo de los buques pesqueros?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta C6, b) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre las normas relativas al alojamiento y los alimentos y el agua potable?

Sí No

Pregunta C6, c) – En caso afirmativo, ¿deberían esas indicaciones hacer referencia a los siguientes aspectos:

- construcción y ubicación;
- ventilación;
- calefacción;
- iluminación;
- dormitorios;
- instalaciones sanitarias;
- ruido y vibración;
- agua potable;
- alimentos;
- otras cuestiones?

Comentarios: _____

Pregunta C6, d) – ¿Deberían las indicaciones precedentes sobre el alojamiento y los suministros a bordo de los buques pesqueros establecer distinciones en función de las siguientes consideraciones:

- eslora del buque;
- zona de operaciones;
- tonelaje;
- tiempo transcurrido normalmente en el mar por un buque pesquero;
- otras?

Comentarios: _____

C7. Horas de trabajo y descanso

Pregunta C7, a) – ¿Debería contener la recomendación indicaciones relativas a las horas de trabajo o períodos de descanso?

Sí No

Pregunta C7, b) – En caso afirmativo, sírvase indicar cuáles deberían ser los límites de las horas de trabajo o las disposiciones relativas a los períodos mínimos de descanso.

Comentarios: _____

C8. Seguridad y salud en el trabajo

Pregunta C8, a) – ¿Deberían considerarse en la recomendación las siguientes cuestiones:

- inclusión de las cuestiones relativas a la seguridad y salud en las actividades pesqueras en una política nacional integrada sobre la seguridad y salud en el trabajo;
- derechos y obligaciones de los armadores de los buques pesqueros y de las personas que trabajan a bordo de ellos en lo que se refiere a la seguridad y salud en el trabajo;
- sistemas de gestión de la seguridad, cuando proceda;
- equipo de protección personal;
- protección de la maquinaria;
- registro y notificación de accidentes, lesiones y muertes;
- investigación de los accidentes de trabajo;
- otras cuestiones? Sírvase facilitar información detallada:

Comentarios: _____

C9. Seguridad social

Pregunta C9, a) – ¿Deberían incluirse en la recomendación indicaciones sobre las disposiciones relativas a la seguridad social para las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros?

Sí No

Comentarios: _____

Pregunta C9, b) – ¿Deberían incluirse en esas indicaciones las siguientes prestaciones? Sírvase indicar las razones de su elección:

- atención médica;
- prestaciones de enfermedad;
- prestaciones de vejez;
- prestaciones en caso de accidente de trabajo;
- prestaciones de maternidad;
- prestaciones de invalidez;
- prestaciones de supervivientes;
- prestaciones de desempleo;
- prestaciones familiares.

Comentarios: _____

C10. Registro de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros

Pregunta C10, a) – ¿Deberían incluirse en la recomendación disposiciones relativas al mantenimiento por la autoridad competente de un registro de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros?

Sí No

Comentarios: _____

C11. Observadores pesqueros

Pregunta C11, a) – ¿Deberían preverse en la recomendación indicaciones relativas a las condiciones de trabajo de los observadores pesqueros¹⁴ a bordo de buques pesqueros?

Sí No

Pregunta C11, b) – En caso afirmativo, ¿qué debería incluirse en esas indicaciones?

Comentarios: _____

C12. Aplicación dentro de la zona económica exclusiva

Pregunta C12, a) – ¿Debería preverse en la recomendación que los Estados ribereños deberían exigir, cuando otorgan licencias de pesca en sus zonas económicas exclusivas, que los buques pesqueros cumplan con las normas del convenio?

Sí No

Comentarios: _____

C13. Otras cuestiones

Pregunta C13, a) – Sírvase indicar otras cuestiones que deberían abordarse en la recomendación.

Comentarios: _____

¹⁴ En el artículo 62 (Utilización de los recursos vivos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se dispone lo siguiente: «Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones: ... g) el embarque, por el Estado ribereño, de observadores ... en tales buques».

ANEXO

TEXTOS SUSTANTIVOS EXTRAIDOS DE LOS CONVENIOS Y RECOMENDACIONES ESPECIFICAMENTE RELACIONADOS CON EL SECTOR DE LA PESCA

Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7)

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Génova por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo el 15 de junio de 1920;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a las «condiciones de aplicación, a la gente de mar, del Convenio aprobado en Wáshington en el mes de noviembre último, que tiene por objeto limitar a ocho diarias y cuarenta y ocho semanales el número de horas de trabajo en todas las empresas industriales, y especialmente en las empresas de transporte marítimo y, en condiciones que habrán de definirse, por vía de agua interior; repercusión sobre la dotación a bordo y sobre la aplicación de los reglamentos concernientes al alojamiento y a la higiene», cuestión que constituye el primer punto del orden del día de la reunión de la Conferencia celebrada en Génova, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación,

adopta la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920, y que será sometida al examen de los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo, con el fin, de que se le dé efecto en forma de ley nacional, o de otro modo, de acuerdo con las disposiciones de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:

Considerando la declaración contenida en la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, en virtud de la cual todas las comunidades industriales deberán esforzarse por adoptar, tan pronto lo permitan las circunstancias especiales en que puedan hallarse, «la jornada de ocho horas, o la semana de cuarenta y ocho, como fin a alcanzar dondequiera que no se haya obtenido todavía», la Conferencia Internacional del Trabajo recomienda que cada Miembro de la Organización Internacional del Trabajo adopte una legislación que limite, en el expresado sentido, las horas de trabajo de todos los trabajadores empleados en la industria de la pesca, con las cláusulas especiales necesarias para hacer frente a las condiciones peculiares de dicha industria en cada país, y que, para preparar dicha legislación, cada gobierno consulte a las organizaciones interesadas de empleadores y de trabajadores.

Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112)

Artículo 1

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada.

2. El presente Convenio no se aplica a la pesca en los puertos o en los estuarios, ni a las personas que se dedican a la pesca deportiva o de recreo.

Artículo 2

1. Los niños menores de quince años no podrán prestar servicios a bordo de ningún barco de pesca.

2. Sin embargo, dichos niños podrán tomar parte ocasionalmente en las actividades a bordo de barcos de pesca, siempre que ello ocurra durante las vacaciones escolares y a condición de que tales actividades:

- a) no sean nocivas para su salud o su desarrollo normal;
- b) no sean de naturaleza tal que puedan perjudicar su asistencia a la escuela;
- c) no tengan como objeto ningún beneficio comercial.

3. Además, la legislación nacional podrá autorizar la entrega de certificados que permitan el empleo de niños de catorce años como mínimo, en caso de que la autoridad escolar u otra autoridad apropiada designada por la legislación nacional se cerciore de que este empleo es conveniente para el niño, después de haber considerado debidamente su salud y su estado físico, así como las ventajas futuras e inmediatas que el empleo pueda proporcionarle.

Artículo 3

Las personas menores de dieciocho años no podrán ser empleadas ni trabajar en calidad de paleros, fogoneros o pañoleros de máquina en barcos de pesca que utilicen carbón.

Artículo 4

Las disposiciones de los artículos 2 y 3 no se aplicarán al trabajo de los niños en los buques escuela, a condición de que la autoridad pública apruebe y vigile dicho trabajo.

Artículo 5

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 6

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

Artículo 7

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113)

Artículo 1

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada.

2. La autoridad competente podrá, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, cuando dichas organizaciones existan, autorizar excepciones en la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a los barcos que, normalmente, no efectúen en el mar viajes de más de tres días de duración.

3. El presente Convenio no se aplica a la pesca en los puertos o en los estuarios, ni a las personas que se dedican a la pesca deportiva o de recreo.

Artículo 2

Ninguna persona podrá ser empleada a bordo de un barco de pesca, en cualquier calidad, si no presenta un certificado que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya a ser empleada, firmado por un médico autorizado por la autoridad competente.

Artículo 3

1. La autoridad competente, previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, cuando dichas organizaciones existan, determinará la naturaleza del examen médico que deba efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el certificado médico.

2. Cuando se determine la naturaleza del examen, se tendrán en cuenta la edad de la persona que vaya a ser examinada y la clase de trabajo que deba efectuar.

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

Artículo 4

1. Tratándose de personas menores de veintiún años de edad, el certificado médico será válido durante un período que no exceda de un año a partir de la fecha en que fue expedido.

2. Tratándose de personas que hayan alcanzado la edad de veintiún años, el certificado médico será válido durante un período que será fijado por la autoridad competente.

3. Si el período de validez del certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta el fin de la misma.

Artículo 5

Deberán dictarse disposiciones para que la persona a quien se haya negado un certificado, después de haber sido examinada, pueda pedir otro reconocimiento por uno o más árbitros médicos que sean independientes de cualquier armador de barcos de pesca o de cualquier organización de armadores de barcos de pesca o de pescadores.

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114)

Artículo 1

1. A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco de pesca» comprende todas las embarcaciones, buques y barcos matriculados o provistos de documentos de a bordo, cualquiera

que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en agua salada.

2. La autoridad competente podrá exceptuar de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a ciertos barcos de pesca cuyo tipo o tonelaje hayan sido fijados previa consulta a las organizaciones interesadas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, si dichas organizaciones existen.

3. La autoridad competente, después de comprobar que las cuestiones de que trata este Convenio están debidamente reglamentadas por contratos colectivos celebrados entre los armadores de barcos de pesca o sus organizaciones y las organizaciones de pescadores, podrá exceptuar de las disposiciones del presente Convenio, relativas a los contratos individuales, a los armadores y pescadores a quienes se apliquen tales contratos colectivos.

Artículo 2

A los efectos del presente Convenio, el término «pescadores» comprende todas las personas empleadas o contratadas a bordo de cualquier barco de pesca, en cualquier calidad, que figuren en el rol de la tripulación, con excepción de los prácticos, los alumnos de buques escuela, los aprendices sujetos a un contrato especial de aprendizaje, los tripulantes de la flota de guerra y demás personas al servicio permanente del Estado.

Artículo 3

1. El contrato de enrolamiento será firmado por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador. Deberán darse facilidades al pescador y a su consejero para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado.

2. Las condiciones en que el pescador firmará el contrato deberán fijarse por la legislación nacional de forma que quede garantizado el control de la autoridad pública competente.

3. Las disposiciones relativas a la firma del contrato se considerarán cumplidas si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por el armador del barco de pesca o su representante autorizado y por el pescador.

4. La legislación nacional deberá prever disposiciones para garantizar que el pescador comprenda el sentido de las cláusulas del contrato.

5. El contrato no deberá contener ninguna cláusula contraria a la legislación nacional.

6. La legislación nacional deberá prever todas las demás formalidades y garantías concernientes a la celebración del contrato que se consideren necesarias para proteger los intereses del armador del barco de pesca y del pescador.

Artículo 4

1. Deberán adoptarse medidas adecuadas, de acuerdo con la legislación nacional, para impedir que el contrato de enrolamiento contenga alguna cláusula por la que las partes convengan de antemano en apartarse de las reglas normales de la competencia jurisdiccional.

2. Esta disposición no deberá interpretarse en el sentido de que excluye el recurso al arbitraje.

Artículo 5

Deberá conservarse, por la autoridad competente o según disposiciones establecidas por ésta, un documento que contenga una relación de los servicios de cada pescador. Al término de cada viaje o expedición, la relación de servicios que corresponda a dicho viaje o expedición será puesta a disposición de cada pescador o transcrita en su libreta profesional.

Artículo 6

1. El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración definida, o por un viaje, o, si la legislación nacional lo permite, por duración indefinida.

2. El contrato de enrolamiento deberá indicar claramente las obligaciones y los derechos respectivos de cada una de las partes.

3. El contrato de enrolamiento deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria en virtud de que tal cuestión esté ya reglamentada de otra manera por la legislación nacional:

- a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de celebración del contrato;
- c) el nombre del barco o de los barcos de pesca 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 contrato;
- e) el servicio que va a desempeñar el interesado;
- 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 el caso en que la legislación nacional prevea un régimen diferente;
- h) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el importe de su participación y el método adoptado para el cálculo de la misma; o el importe de su salario y de su participación y el método adoptado para el cálculo de la participación si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse estipulado;
- i) la terminación del contrato, es decir:
 - i) si el contrato se ha celebrado por duración definida, la fecha fijada para la expiración del contrato;
 - ii) si el contrato 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 licenciado;
 - iii) si el contrato se ha celebrado por duración indefinida, las condiciones que permitirán a cada parte terminarlo, así como el plazo de aviso, que no podrá ser más corto para el armador del barco de pesca que para el pescador;
- j) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

Artículo 7

Cuando la legislación nacional exija llevar a bordo un rol de tripulación, el contrato de enrolamiento ha de transcribirse en dicho rol o anexarse a él.

Artículo 8

A fin de permitir que los pescadores conozcan la naturaleza y el alcance de sus derechos y obligaciones, la autoridad competente deberá prever las medidas necesarias para que los pescadores se puedan informar a bordo, de manera precisa, sobre las condiciones de su empleo.

Artículo 9

El contrato de enrolamiento que se celebre por un viaje, por duración definida o por duración indefinida, quedará legalmente terminado en los casos siguientes:

- a) mutuo consentimiento de las partes;
- b) fallecimiento del pescador;
- c) pérdida o incapacidad absoluta del barco de pesca para la navegación;
- d) cualquier otra causa que pueda establecer la legislación nacional.

Artículo 10

La legislación nacional, los contratos colectivos o los contratos individuales deberán determinar las circunstancias en las que el armador o el patrón podrán despedir inmediatamente al pescador.

Artículo 11

La legislación nacional, los contratos colectivos o los contratos individuales deberán determinar las circunstancias en las que el pescador podrá solicitar su desembarco inmediato.

Artículo 12

A reserva de las disposiciones que anteceden, las disposiciones de este Convenio deberán ser aplicadas mediante leyes nacionales o mediante contratos colectivos.

Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125)

PARTE I. CAMPO DE APLICACION Y DEFINICIONES

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio, la expresión «barco pesquero» comprende todos los barcos y buques de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas y que estén matriculados en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio, con excepción de:

- a) los barcos y buques de menos de 25 toneladas brutas de registro;
- b) los barcos y buques dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares;
- c) los barcos y buques empleados en la pesca deportiva o de recreo;
- d) los barcos dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías.

Artículo 2

La autoridad competente puede, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, excluir del campo de aplicación del presente Convenio a los barcos dedicados a la pesca costera, de acuerdo con la definición que de ésta dé la legislación nacional.

Artículo 3

A los efectos del presente Convenio, los siguientes términos tendrán el significado que se indica a continuación:

- a) «capitán o patrón»: toda persona encargada del mando de un barco de pesca;
- b) «segundo de a bordo»: toda persona encargada del mando subalterno de un barco de pesca, que en un momento dado tenga que encargarse de la navegación del barco, con excepción de los prácticos;

- c) «maquinista»: toda persona que dirija de manera permanente la propulsión mecánica de un barco de pesca.

PARTE II. CERTIFICADOS

Artículo 4

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá establecer normas de calificación para los certificados de competencia que capacitan a la persona que los posee para ejercer las funciones de patrón, segundo o maquinista a bordo de un barco pesquero.

Artículo 5

1. Todos los barcos pesqueros a los cuales se aplica el presente Convenio deberán llevar a bordo un patrón que posea un certificado.

2. Todos los barcos pesqueros de más de 100 toneladas brutas de registro que son utilizados en operaciones y regiones determinadas por la legislación nacional deberán llevar a bordo un segundo que posea un certificado.

3. Todos los barcos pesqueros con un motor cuya potencia sea superior a la que determine la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, deberán llevar a bordo un maquinista que posea un certificado. Sin embargo, el patrón o el segundo del barco pesquero puede actuar como maquinista en determinados casos siempre que también sea titular de un certificado de maquinista.

4. Los certificados de patrón, segundo o maquinista pueden ser de primera o de segunda clase, según el tamaño de los barcos de pesca, el tipo y naturaleza de sus operaciones y la región de pesca, conforme determine la legislación nacional.

5. La autoridad competente podrá permitir en casos particulares la navegación de un barco de pesca sin que los correspondientes miembros de la tripulación sean titulares de los certificados previstos si ha comprobado que no existen personas disponibles que reúnan las calificaciones requeridas y que, habida cuenta de las circunstancias, no es peligroso autorizar la navegación del barco.

Artículo 6

1. La edad mínima prescrita por la legislación nacional para otorgar un certificado de competencia no deberá ser inferior a:

- a) veinte años para capitán o patrón;
- b) diecinueve años para segundo de a bordo;
- c) veinte años para maquinista.

2. Sin embargo, puede fijarse la edad mínima en dieciocho años para el servicio en calidad de patrón o de segundo en un barco dedicado a la pesca costera, y para el servicio en calidad de maquinista en un pequeño barco de pesca con un motor cuya potencia sea inferior a la que determine la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren.

Artículo 7

La experiencia profesional mínima prescrita por la legislación nacional para conceder un certificado de competencia en calidad de segundo de a bordo no será inferior a tres años de servicio en el mar en trabajos de cubierta.

Artículo 8

1. La experiencia profesional mínima prescrita por la legislación nacional para conceder un certificado de competencia en calidad de patrón no será inferior a cuatro años de servicio en el mar en trabajos de cubierta.

2. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir que parte de este servicio sea prestado en calidad de segundo de a bordo calificado. Cuando la legislación nacional disponga que se expidan certificados de competencia de diferentes grados, de primera y de segunda clase, para un patrón de barco de pesca, la naturaleza del servicio de prácticas necesario para el certificado de segundo de a bordo o el tipo de certificado requerido durante el servicio podrán variar en consecuencia.

Artículo 9

1. La experiencia profesional mínima prescrita por la legislación nacional para conceder un certificado de competencia de maquinista no será inferior a tres años de servicio en el mar en la sala de máquinas.

2. En los casos de un capitán o de un segundo de a bordo que sean titulares de certificados puede especificarse un período de servicio en el mar más corto.

3. Respecto a los pequeños barcos de pesca a los que se refiere el artículo 6, párrafo 2, de este Convenio, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, podrá establecer un período de servicio en el mar de doce meses.

4. Una parte de los períodos de servicio en el mar previstos en los párrafos 1, 2 y 3 de este artículo puede ser reemplazada por el período durante el cual el candidato al certificado ha trabajado en un taller de mecánica.

Artículo 10

Para las personas que hayan terminado con éxito un curso de formación aprobado se disminuirá el período de tiempo dedicado a dicha formación de los períodos de servicio en el mar exigidos en virtud de los artículos 7, 8 y 9 de este Convenio, pero en ningún caso en más de doce meses.

PARTE III. EXAMENES

Artículo 11

En los exámenes organizados y supervisados por las autoridades competentes para comprobar que los candidatos a los certificados de competencia poseen las calificaciones necesarias para ejecutar los correspondientes trabajos, los candidatos deberán demostrar un conocimiento adecuado a las categorías y grados de los certificados, en materias tales como las siguientes:

- a) para capitán o patrón y segundo de a bordo:
 - i) cuestiones náuticas generales, incluidas marinería, maniobras del barco, seguridad de la vida en el mar, y un buen conocimiento de las regulaciones internacionales para la prevención de abordajes marítimos;
 - ii) navegación práctica, incluida la utilización de instrumentos auxiliares, electrónicos y mecánicos, para la navegación;
 - iii) prácticas de seguridad en el trabajo, incluida la seguridad en la manipulación de los instrumentos de pesca;
- b) para maquinista:

- i) teoría, manejo, mantenimiento y reparación de máquinas de vapor o de combustión interna y equipos auxiliares;
- ii) utilización, mantenimiento y reparación de los sistemas de refrigeración, bombas contra incendios, maquinillas de cubierta y otro equipo mecánico de los barcos de pesca, incluidos sus efectos sobre la estabilidad;
- iii) principios generales sobre instalaciones de fuerza eléctrica a bordo de los barcos y mantenimiento y reparación de la maquinaria eléctrica y del equipo de los barcos de pesca; y
- iv) precauciones de seguridad técnica y procedimientos de urgencia, incluido el empleo de los aparatos salvavidas y contra incendios.

Artículo 12

Los exámenes para certificados de capitán o patrón y segundo de a bordo, mencionados en el apartado *a)* del artículo 11 de este Convenio, pueden referirse también a las siguientes materias:

- a)* técnicas de pesca, incluidos, cuando se considere pertinente, el manejo de equipo electrónico para la detección de peces y el manejo, mantenimiento y reparación de los instrumentos de pesca;
- b)* almacenamiento, limpieza y preparación del pescado a bordo.

Artículo 13

Durante los tres años siguientes a la fecha en que entre en vigor la legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio, podrán expedirse certificados de competencia a las personas que no hayan pasado uno de los exámenes a que se hace referencia en los artículos 11 y 12 de este Convenio, si tienen suficiente experiencia práctica en las tareas correspondientes a los certificados de que se trata, y si no hay evidencia de que han cometido un error técnico de gravedad.

PARTE IV. DISPOSICIONES EJECUTORIAS

Artículo 14

1. Todo Miembro asegurará, mediante un sistema eficaz de inspección, la debida aplicación de la legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio.

2. La legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio señalará los casos en que las autoridades de un Estado Miembro puedan detener barcos matriculados en su territorio por violación de dicha legislación.

Artículo 15

1. La legislación nacional que dé efecto a las disposiciones del presente Convenio deberá prescribir las sanciones o medidas disciplinarias para los casos en que no se respete dicha legislación.

2. En particular, tales sanciones o medidas disciplinarias deberán preverse para los casos siguientes:

- a)* cuando el armador de un barco de pesca o su agente, o bien el patrón, haya contratado a una persona que no posea el certificado exigido;
- b)* cuando una persona, sin ser titular del certificado necesario, haya obtenido por fraude o mediante documentos falsificados un contrato para ejecutar trabajos para los que se requiere el certificado de calificación.

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126)

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todos los barcos y buques, de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, de navegación marítima, propulsados mecánicamente, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas y que estén matriculados en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un barco o buque está dedicado a la navegación marítima, a los efectos del presente Convenio.

3. El presente Convenio no se aplica a los barcos y buques de menos de 75 toneladas, pero se aplicará a los de 25 a 75 toneladas si la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, decide que ello es razonable y posible.

4. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, puede utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora en lugar del tonelaje. En tal caso, el Convenio no se aplicará a los barcos y buques que midan menos de 24,4 metros (80 pies), pero se aplicará a los que midan entre 13,7 y 24,4 metros (45 y 80 pies) de eslora si la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, decide que ello es razonable y posible.

5. El presente Convenio no se aplica a los barcos y buques siguientes:

- a) a los utilizados normalmente para la pesca deportiva o de recreo;
- b) a los que, siendo propulsados principalmente por velas, tienen sin embargo motores auxiliares;
- c) a los dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares;
- d) a los dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías.

6. Las siguientes disposiciones del presente Convenio no se aplican a los barcos y buques que normalmente permanecen alejados de su puerto de matrícula por menos de treinta y seis horas y cuya tripulación no vive permanentemente a bordo cuando están en puerto:

- a) artículo 9, párrafo 4;
- b) artículo 10;
- c) artículo 11;
- d) artículo 12;
- e) artículo 13, párrafo, 1;
- f) artículo 14;
- g) artículo 16.

Sin embargo, tales barcos deberán disponer de instalaciones sanitarias suficientes, de comedores y medios de cocinar, y de lugares de descanso.

7. Las disposiciones de la parte III del presente Convenio podrán ser modificadas, respecto de cualquier barco, si la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, si existieren, 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 hubieran podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Estado Miembro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien los notificará a los Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

Artículo 2

En este Convenio:

- a) la expresión «barco pesquero» o «barco» significa cualquier buque o barco al que se aplica el Convenio;
- b) el término «toneladas» significa las toneladas brutas de registro;
- c) la expresión «eslora» significa la distancia entre la parte delantera de la roda del castillo de proa y el codaste, o, si no hay codaste, la parte delantera del timón;
- d) el término «oficial» significa toda persona, con excepción del capitán, que posee el grado de oficial, de acuerdo con la legislación nacional o, a falta de ésta, con los contratos colectivos o la costumbre;
- e) la expresión «personal subalterno» comprende a todo miembro de la tripulación, con excepción de los oficiales;
- f) la expresión «alojamiento de la tripulación» comprende los dormitorios, comedores e instalaciones sanitarias previstos para uso de la tripulación;
- g) el término «prescrito» significa prescrito por la legislación nacional o por la autoridad competente;
- h) el término «aprobado» significa aprobado por la autoridad competente;
- i) la expresión «matriculado de nuevo» significa nueva matrícula obtenida a raíz de un cambio simultáneo en el pabellón y en la propiedad del barco.

Artículo 3

1. Todo Miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio se obliga a mantener en vigor una legislación que garantice la aplicación de las disposiciones contenidas en las partes II, III y IV de este Convenio.

2. Dicha legislación deberá:

- a) exigir que las autoridades competentes pongan en conocimiento de todas las personas interesadas las disposiciones que se adopten;
- b) determinar las personas encargadas de garantizar su aplicación;
- c) prever la creación y el mantenimiento de un sistema de inspección adecuado para garantizar su cumplimiento efectivo;
- d) prescribir sanciones adecuadas para cualquier infracción;
- e) exigir a la autoridad competente que consulte periódicamente a las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y a las de pescadores, si existieren, respecto a la elaboración de reglamentos y que colabore, en la medida de lo posible, con las partes interesadas en la aplicación de dichos reglamentos.

PARTE II. PLANOS Y CONTROL DEL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION*Artículo 4*

Antes de comenzar la construcción de un barco pesquero y antes de modificar esencialmente o reconstruir el alojamiento de la tripulación a bordo de un barco pesquero ya existente se deberá someter a la aprobación de la autoridad competente el plano detallado del alojamiento, junto con todas las informaciones pertinentes.

Artículo 5

1. La autoridad competente deberá inspeccionar todo barco pesquero para cerciorarse de que el alojamiento de la tripulación reúne todas las condiciones exigidas por la legislación en los siguientes casos:

- a) cuando un barco sea matriculado por primera vez o sea matriculado de nuevo;
- b) cuando el alojamiento de la tripulación haya sufrido alguna modificación esencial o haya sido reconstruido; o
- c) cuando una organización de pescadores reconocida y que represente a toda o parte de la tripulación, o cuando un número o porcentaje prescrito de miembros de la tripulación presenten ante la autoridad competente, en la forma prescrita y con la anticipación necesaria para evitar al barco cualquier retraso, una queja de que el alojamiento de la tripulación no se conforma a las disposiciones del Convenio.

2. La autoridad competente podrá realizar las visitas de inspección que considere oportunas.

PARTE III. PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION

Artículo 6

1. La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la disposición del alojamiento de la tripulación en relación con otras partes del barco pesquero deberán 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 barco.

2. Las diferentes partes del alojamiento de la tripulación deberán, siempre que sea necesario, estar dotadas de salidas de socorro.

3. Debe hacerse todo lo posible por evitar que haya aberturas directas que comuniquen los dormitorios con las bodegas de pescado o de harina de pescado, salas de máquinas y calderas, cocinas, caja de farolería, pañol de pinturas, pañol de máquinas, pañol de cubierta y cualquier otro pañol, tenderos, cuartos comunes de baño o retretes. Las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar debidamente contruidos con acero, o con cualquier otro material aprobado, estanco al agua y al gas.

4. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores estarán convenientemente aislados. Las cubiertas de protección de las máquinas y los mamparos de las cocinas o de otros locales que exhelen calor estarán debidamente aislados, cuando el calor pueda resultar molesto en los compartimientos o pasadizos adyacentes. También se deben adoptar disposiciones para obtener protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y de agua caliente.

5. Los mamparos interiores deberán estar contruidos con un material aprobado, que no permita anidar parásitos.

6. Los dormitorios, comedores, salas de recreo y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberán estar debidamente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo.

7. Las tuberías maestras de vapor y de escape de los chigres y aparatos auxiliares similares no deberán, cuando sea técnicamente posible, pasar por el alojamiento de la tripulación, ni tampoco por los pasadizos que conduzcan a este alojamiento. Cuando dichas tuberías pasen por tales pasadizos, deberán estar debidamente aisladas y recubiertas.

8. Los paneles o vagras interiores deberán estar contruidos con un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No deberá usarse tablazón con ranuras o huecos ni cualquier tipo de construcción que permita que aniden parásitos.

9. La autoridad competente decidirá en qué medida deben tomarse disposiciones en la construcción del alojamiento para prevenir incendios o para retrasar su propagación.

10. Los mamparos y techos de los dormitorios y comedores deberán poder mantenerse limpios fácilmente y, si se pintan, deberán usarse colores claros; se prohibirá el empleo de baños de cal.

11. La superficie de los mamparos interiores deberá renovarse o repararse siempre que sea necesario.

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

13. Los puentes descubiertos situados encima del alojamiento de la tripulación estarán dotados de una capa aisladora de madera o de material análogo.

14. Cuando los pisos sean de una materia compuesta, se deberán redondear los ajustes con los mamparos para evitar la formación de grietas.

15. Se deberán proveer dispositivos suficientes para el desagüe.

16. Se adoptarán todas las medidas posibles a fin de evitar que las moscas y otros insectos penetren en el alojamiento de la tripulación.

Artículo 7

1. Los dormitorios y los comedores estarán debidamente ventilados.

2. El sistema de ventilación deberá ser regulable para que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y para que garantice suficientemente su circulación en todas las condiciones atmosféricas y climáticas.

3. Los barcos pesqueros destinados regularmente a la navegación en los trópicos y otras regiones de condiciones climatológicas similares deberán disponer, en la medida en que lo exijan tales condiciones, de medios mecánicos de ventilación y de ventiladores eléctricos, pero podrá emplearse uno solo de esos medios en los lugares donde esto garantice una ventilación satisfactoria.

4. Los barcos de pesca destinados a la navegación fuera de tales regiones deberán disponer de medios mecánicos o eléctricos de ventilación. La autoridad competente podrá exceptuar de esta disposición a los barcos de pesca que naveguen regularmente en los mares fríos de los hemisferios septentrional o meridional.

5. La fuerza motriz necesaria para el funcionamiento de los sistemas de ventilación previstos en los párrafos 3 y 4 de este artículo deberá estar disponible, cuando sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.

Artículo 8

1. Siempre que el clima lo exija, deberá preverse un sistema de calefacción adecuado para el alojamiento de la tripulación.

2. El sistema de calefacción deberá funcionar, cuando sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.

3. Se prohibirá todo sistema de calefacción a llama descubierta.

4. El sistema de calefacción deberá permitir que en el alojamiento de la tripulación se mantenga la temperatura a un nivel satisfactorio, dadas las condiciones normales de tiempo y de clima en que el barco probablemente se encuentre durante su servicio. La autoridad competente prescribirá las normas a que deba ajustarse la calefacción.

5. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberán estar colocados, y si es necesario protegidos y dotados de dispositivos de seguridad, en forma tal que se evite el riesgo de incendio o cualquier peligro o incomodidad para los ocupantes de los locales.

Artículo 9

1. Todos los locales destinados a la tripulación deberán estar suficientemente alumbrados. La luz natural en los locales de habitación deberá permitir que una persona cuya vista sea normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente en cualquier parte del espacio disponible para circular. Cuando no fuese posible obtener luz natural suficiente, se deberá instalar un sistema de alumbrado artificial que ofrezca los mismos resultados.

2. El alojamiento de la tripulación de todo barco deberá, en la medida de lo posible, disponer de luz eléctrica. Si no hubiere a bordo dos fuentes independientes que generen electricidad

para el alumbrado, deberá preverse un sistema suplementario de alumbrado para los casos de urgencia, con lámparas u otros medios adecuados.

3. El alumbrado artificial estará situado de suerte que los ocupantes del local obtengan el mayor beneficio posible.

4. Además del alumbrado normal del local, deberá haber para cada litera un alumbrado individual que permita leer.

5. Además, deberá proveerse un alumbrado azulado permanente en los dormitorios durante la noche.

Artículo 10

1. Los dormitorios deberán estar situados en el centro o en la popa del barco. La autoridad competente podrá autorizar, en casos particulares, la instalación de dormitorios en la proa del barco, pero nunca delante del mamparo de abordaje, si cualquier otro emplazamiento se considerase inconveniente o no práctico a causa del tipo de barco, de sus dimensiones o del servicio a que esté destinado.

2. Con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, la superficie por ocupante en cualquier dormitorio no será inferior a las cifras siguientes:

- | | | |
|----|---|--|
| a) | en los barcos de 25 a menos de 50 toneladas | 0,5 metros cuadrados (5,4 pies cuadrados) |
| b) | en los barcos de 50 a menos de 100 toneladas | 0,75 metros cuadrados (8,1 pies cuadrados) |
| c) | en los barcos de 100 a menos de 250 toneladas | 0,9 metros cuadrados (9,7 pies cuadrados) |
| d) | en los barcos de 250 toneladas o más | 1,0 metros cuadrados (10,8 pies cuadrados) |

3. Cuando la autoridad competente, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 4, decida utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora, la superficie por ocupante en cualquier dormitorio, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no será inferior a las cifras siguientes:

- | | | |
|----|---|--|
| a) | en los barcos de 13,7 a 19,8 metros (45 a 65 pies) | 0,5 metros cuadrados (5,4 pies cuadrados) |
| b) | en los barcos de 19,8 a 26,8 metros (65 a 88 pies) | 0,75 metros cuadrados (8,1 pies cuadrados) |
| c) | en los barcos de 26,8 a 35,1 metros (88 a 115 pies) | 0,9 metros cuadrados (9,7 pies cuadrados) |
| d) | en los barcos de 35,1 metros y más (115 pies y más) | 1,0 metros cuadrados (10,8 pies cuadrados) |

4. La altura libre en los dormitorios de la tripulación no será inferior, en lo posible, a 1,90 metros (6 pies y 3 pulgadas).

5. Deberá haber un número suficiente de dormitorios para que cada servicio de la tripulación pueda disponer de uno o varios dormitorios separados. No obstante, la autoridad competente podrá exceptuar de esta disposición a los barcos de poco tonelaje.

6. El número de personas autorizadas a ocupar cada dormitorio no excederá del siguiente máximo:

- a) oficiales: una persona por dormitorio, cuando sea posible, y en ningún caso más de dos;
- b) personal subalterno: dos o tres personas por dormitorio, cuando sea posible, pero en ningún caso el número de ocupantes será superior a:
 - i) cuatro personas en los barcos de 250 toneladas o más;
 - ii) seis personas en los barcos de menos de 250 toneladas.

7. Cuando la autoridad competente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 4, decida utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora, el número de miembros del personal subalterno autorizados a ocupar cada dormitorio no excederá del siguiente máximo:

- a) cuatro personas en los barcos de 35,1 metros (115 pies) de eslora o más;
- b) seis personas en los barcos de menos de 35,1 metros (115 pies) de eslora.

8. En los casos particulares en que la aplicación de estas disposiciones resulte imposible o inadecuada por el tipo de barco, sus dimensiones o el servicio a que está destinado, la autoridad competente podrá permitir excepciones a las disposiciones de los párrafos 6 y 7 de este artículo.

9. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá estar indicado, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.

10. Los miembros de la tripulación dispondrán de literas individuales.

11. Las literas no deberán estar colocadas una al lado de la otra, de suerte que para llegar a una de ellas haya que pasar por encima de la otra.

12. No deberán superponerse más de dos literas, y en caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del barco se prohibirá superponerlas si están situadas debajo de un ventanillo.

13. En caso de literas superpuestas, la litera inferior no deberá estar colocada a menos de 0,30 metros (12 pulgadas) del suelo; la litera superior deberá estar colocada aproximadamente a la mitad de la distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo.

14. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberán ser, siempre que sea posible, de 1,90 por 0,68 metros (6 pies y 3 pulgadas por 2 pies y 3 pulgadas).

15. La armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiere alguna, deberán ser de material aprobado, duro y liso, que no se corroa fácilmente ni permita anidar parásitos.

16. Si se utilizan armazones tubulares para la construcción de las literas, los tubos deberán estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos.

17. Toda litera deberá tener un somier elástico de material aprobado o un fondo elástico y un colchón de material aprobado. No deberá utilizarse paja u otro material que permita anidar parásitos para rellenar colchones.

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

19. Todo dormitorio deberá estar construido y equipado de suerte que facilite la limpieza y proporcione comodidad razonable a sus ocupantes.

20. El mobiliario deberá incluir para cada ocupante un armario provisto de candado y de una barra con ganchos para colgar la ropa. La autoridad competente velará por que los armarios sean lo más espaciosos posible.

21. Todo dormitorio deberá estar provisto de una mesa o de un escritorio de modelo fijo, de corredera, o que permita bajar el tablero, y del número necesario de asientos cómodos.

22. El mobiliario deberá estar construido con material liso y duro que no se deforme, corroa ni permita que aniden parásitos.

23. Cada ocupante deberá disponer de un cajón o de un espacio equivalente cuya capacidad, cuando sea posible, no será inferior a 0,056 metros cúbicos (2 pies cúbicos).

24. Los ventanillos de los dormitorios deberán estar provistos de cortinas.

25. Todo dormitorio deberá estar provisto de un espejo, de pequeñas alacenas para artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar la ropa.

26. Siempre que sea posible, las literas deberán estar distribuidas de suerte que las guardias estén separadas y que las personas que trabajen durante el día no compartan el mismo dormitorio con personas que hagan guardia nocturna.

Artículo 11

1. En todos los barcos pesqueros con más de diez tripulantes se instalarán comedores separados de los dormitorios. Cuando sea posible, se hará lo mismo en los barcos cuya tripulación

sea menos numerosa; pero si las condiciones no lo permiten, el comedor podrá combinarse con el dormitorio.

2. En los barcos dedicados a la pesca de altura y cuya tripulación sea de más de veinte personas, podrá instalarse un comedor separado para el capitán y los oficiales.

3. Las dimensiones y el equipo de los comedores deberán ser suficientes para el número probable de personas que los utilicen a un mismo tiempo.

4. Los comedores deberán disponer de mesas y asientos aprobados que sean suficientes para el número probable de personas que los utilicen a un mismo tiempo.

5. Los comedores deberán estar lo más cerca posible de la cocina.

6. Cuando las despensas no sean directamente accesibles desde los comedores, se deberán proveer armarios de capacidad suficiente para guardar los utensilios de mesa y una instalación adecuada para su lavado.

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

8. Siempre que sea posible, los comedores se diseñarán, amueblarán y dispondrán de suerte que puedan servir de salas de recreo.

Artículo 12

1. Todos los barcos pesqueros deberán tener un número suficiente de instalaciones sanitarias con lavabos y bañeras o duchas, o con unos y otras.

2. Todos los miembros de la tripulación que no ocupen dormitorios con instalaciones privadas deberán disponer, en la medida en que sea posible, de instalaciones sanitarias para los tripulantes de cada servicio en la siguiente proporción:

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

Sin embargo, cuando el número de personas de un servicio exceda en menos de la mitad de su múltiplo exacto, se podrá hacer caso omiso del excedente a los efectos del presente párrafo.

3. En todas las instalaciones comunes para el aseo personal se deberá disponer de agua dulce, caliente y fría, o, a falta de agua caliente, de medios para calentarla. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá fijar la cantidad mínima de agua dulce que deberá ser proporcionada por hombre y por día.

4. Los lavabos y las bañeras deberán tener dimensiones suficientes y ser de material aprobado y de superficie lisa que no se descascare, agriete ni corra.

5. Todos los locales de los retretes deberán estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre que sea independiente de cualquier otra parte del alojamiento.

6. El equipo sanitario que se instale en los retretes deberá ser de un modelo aprobado y estar provisto de fuerte corriente de agua disponible en cualquier momento y accionable independientemente.

7. Los tubos de descenso y de evacuación deberán tener dimensiones adecuadas y estar contruidos de suerte que reduzcan al mínimo el riesgo de obstrucción y faciliten la limpieza. No deberán atravesar los depósitos de agua dulce o potable ni pasar, siempre que sea posible, por los techos de los comedores o de los dormitorios.

8. Las instalaciones sanitarias destinadas al uso de más de una persona deberán reunir los requisitos siguientes:

- a) los pisos serán de material duradero aprobado, de fácil limpieza e impermeables a la humedad y estarán provistos de un sistema eficaz de desagüe;
- b) los mamparos serán de acero o de cualquier otro material aprobado y serán estancos hasta una altura de por lo menos 0,23 metros (9 pulgadas) a partir del puente;
- c) los locales estarán debidamente alumbrados, calentados y ventilados;

- d) los retretes estarán ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones dedicadas al aseo personal, pero separados de ellos, y no tendrán comunicación directa con los dormitorios ni con ningún pasadizo que constituya solamente un acceso entre los dormitorios y los retretes. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro;
- e) cuando haya varios retretes instalados en un mismo local deberán estar separados por medio de tabiques que garanticen su aislamiento.

9. Todos los barcos pesqueros deberán estar provistos de medios para lavar y secar la ropa en proporción con el número de miembros de la tripulación y la duración normal del viaje.

10. Las instalaciones para el lavado de ropa incluirán lavaderos adecuados y con desagüe que podrán ser instalados en los locales destinados al aseo personal, si no es posible instalar lavanderías independientes. Los lavaderos deberán tener un suministro adecuado de agua dulce, caliente y fría. A falta de agua caliente se proporcionarán medios para calentarla.

11. Los tendederos deberán estar instalados en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que esté suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para tender la ropa.

Artículo 13

1. Cuando sea posible, deberá disponerse de una cabina especial, aislada, para todo miembro de la tripulación herido o enfermo. A bordo de los barcos de más de 500 toneladas deberá instalarse una enfermería. Cuando la autoridad competente de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 4, decida utilizar como criterio para los fines de este Convenio la eslora, deberá instalarse una enfermería en los barcos de más de 45,7 metros (150 pies) de eslora.

2. Todo barco que no lleve un médico a bordo deberá estar provisto de un botiquín de modelo aprobado y con instrucciones fácilmente comprensibles. La autoridad competente tomará en consideración a este respecto la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958, y la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958.

Artículo 14

Se deberán instalar armarios en número suficiente y debidamente aireados, para colgar los trajes de hule fuera de los dormitorios, pero en sitios fácilmente accesibles desde éstos.

Artículo 15

El alojamiento de la tripulación deberá mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y de habitabilidad, y no se deberá almacenar en él ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes.

Artículo 16

1. Todo barco pesquero deberá estar provisto de instalaciones adecuadas para preparar las comidas, situadas siempre que sea posible en una cocina separada.

2. La cocina deberá ser de dimensiones adecuadas y estar debidamente iluminada y ventilada.

3. La cocina deberá estar dotada de utensilios adecuados, del número necesario de armarios y anaqueles, y de escurrer platos de material inoxidable con un desagüe satisfactorio. El suministro de agua potable a las cocinas deberá efectuarse por medio de tuberías. Cuando el suministro se hace a presión el sistema contendrá protección contra el reflujo. En los casos en que no se suministre agua caliente a la cocina se instalará un aparato para calentarla.

4. La cocina deberá estar provista de una instalación para preparar en cualquier momento bebidas calientes para la tripulación.

5. Se dispondrá la instalación de una despensa de volumen adecuado que pueda ser ventilada y mantenida seca y fresca para evitar que se deterioren los alimentos. En caso necesario, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento de baja temperatura.

6. Cuando se utilice gas butano o propano para fines culinarios en la cocina, los recipientes de gas se depositarán en la cubierta.

PARTE IV. APLICACION A LOS BARCOS PESQUEROS EXISTENTES

Artículo 17

1. A reserva de las disposiciones de los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo, el presente Convenio se aplicará a los barcos pesqueros cuya quilla haya sido colocada con posterioridad a la entrada en vigor del Convenio en el territorio donde esté matriculado el barco.

2. Si un barco completamente terminado en la fecha en que entre en vigor el presente Convenio en el territorio de su matrícula no alcanza el nivel de las normas establecidas en la parte III de este Convenio, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir, en los siguientes casos, que se introduzcan las modificaciones que estime posibles, a fin de que el barco cumpla con las disposiciones del Convenio, habida cuenta de los problemas prácticos inherentes:

- a) cuando el barco sea matriculado de nuevo;
- b) cuando se hagan modificaciones o reparaciones importantes en el barco, como resultado de planes preestablecidos y no como resultado de un accidente o de un caso de emergencia.

3. En el caso de un barco en construcción o transformación en la fecha en que entre en vigor este Convenio en el territorio de su matrícula, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir que se introduzcan las modificaciones que estime posibles, a fin de que el barco cumpla con las disposiciones de este Convenio habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio, a menos que el barco sea matriculado de nuevo.

4. Cuando un barco pesquero sea matriculado de nuevo en un territorio después de la entrada en vigor de este Convenio en dicho territorio, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos pesqueros y con las de pescadores, si existieren, podrá exigir la introducción de las modificaciones que estime posibles, a fin de que el barco cumpla con las disposiciones de este Convenio habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Convenio, a menos que el barco sea matriculado de nuevo. Este párrafo no se aplica a los barcos a que se refieren los párrafos 2 y 3 de este artículo ni a aquellos a los cuales era aplicable este Convenio durante su construcción.

PARTE V. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 18

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará en modo alguno las leyes, sentencias, costumbres o acuerdos celebrados entre armadores de barcos pesqueros y pescadores que garanticen condiciones más favorables que las prescritas en este Convenio.

Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126)

I. CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

1. 1) A los efectos de la presente Recomendación, la expresión «barco pesquero» comprende todos los barcos y buques de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o

privada, que se dediquen a la pesca marítima en aguas saladas, con excepción de los barcos y buques dedicados a la caza de la ballena o a operaciones similares y de los barcos dedicados a la investigación o a la protección de las pesquerías.

2) La presente Recomendación se aplica a toda formación profesional para el trabajo a bordo de los barcos pesqueros.

3) La presente Recomendación no se aplica a las personas que se dedican a la pesca deportiva o de recreo.

2. A los efectos de la presente Recomendación, los siguientes términos tienen el significado que se indica a continuación:

- a) «capitán o patrón»: toda persona encargada del mando de un barco de pesca;
- b) «segundo de a bordo»: toda persona encargada del mando subalterno de un barco de pesca, que en un momento dado tenga que encargarse de la navegación del barco, con excepción de los prácticos;
- c) «maquinista»: toda persona que dirija de manera permanente la propulsión mecánica de un barco de pesca, así como cualquier otra persona que pueda ser llamada en cualquier momento a manejar o a ocuparse de la conservación de las máquinas e instalaciones mecánicas del barco; y
- d) «pescador calificado»: todo miembro experimentado de la tripulación de un barco de pesca que tome parte a bordo en las maniobras del barco, prepare el material para la pesca, tome parte en la pesca, la cargue a bordo y la prepare, conserve y repare las redes y otros materiales o aparejos de pesca.

II. PLANIFICACIÓN Y ADMINISTRACIÓN NACIONALES

Planificación y coordinación

3. Al establecer la política nacional de educación y formación profesionales, las autoridades competentes, en los países donde exista o se intente establecer una industria pesquera, deberían vigilar que se imparta formación profesional adecuada a los pescadores dentro del sistema general de los servicios de formación.

4. Si las circunstancias nacionales no permiten desarrollar medios de formación de pescadores a todos los niveles de competencia requeridos, debería considerarse la posibilidad de colaborar con otros países y con organizaciones internacionales a fin de establecer programas de formación común para las calificaciones y profesiones que no puedan ser comprendidas en los programas nacionales.

5. 1) Las actividades de todas las instituciones públicas y privadas que en cada país se dediquen a la formación de pescadores deberían ser coordinadas y desarrolladas sobre la base de un programa nacional.

2) Este programa debería elaborarse por las autoridades competentes con la cooperación de las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de las de pescadores, de las instituciones docentes y de investigación de la industria pesquera y de otros organismos o personas con amplios conocimientos sobre formación profesional de pescadores. En los países en vías de desarrollo en los que se establezcan institutos de estudios o de investigación ictiológica con la cooperación de otros países o de organizaciones internacionales, tales institutos deberían desempeñar un papel primordial en la elaboración del programa nacional.

3) Para facilitar la planificación, desarrollo, coordinación y administración de los programas de formación de pescadores, deberían establecerse, siempre que sea posible a nivel nacional, organismos mixtos asesores sobre política de formación y administración, y, cuando fuere apropiado, también a nivel regional o local.

6. Las autoridades competentes deberían asegurar que las diversas instituciones y organismos responsables de la difusión de información relativa a las posibilidades de formación y de empleo, tales como las escuelas primarias y secundarias, los servicios de asesoramiento y orientación profesional y empleo, los servicios públicos de empleo, las instituciones de formación profesional y técnica y las organizaciones de armadores de barcos de pesca y las de pescadores,

dispongan de una información completa sobre los programas públicos o privados de formación de pescadores y sobre las condiciones de ingreso en la industria pesquera.

7. Las autoridades competentes deberían velar por que los programas de formación profesional de pescadores estén plenamente coordinados con cualesquiera otros programas y actividades, públicos o privados, que se relacionen con la industria pesquera. En particular, deberían asegurar:

- a) que las instituciones de investigación de la industria pesquera pongan sin demora toda información sobre sus últimos descubrimientos a disposición de los centros de formación y otros organismos interesados, y a través de éstos a disposición de los pescadores. Siempre que fuere posible, las instituciones de investigación deberían contribuir a mejorar la formación de los pescadores, y los centros de formación de pescadores deberían a su vez, si fuere oportuno, ayudar a estas instituciones en sus labores;
- b) que se tomen medidas, mediante una enseñanza general, anterior o simultánea con la formación profesional, para elevar el nivel general de educación en las colectividades de pescadores, promover el que éstos encuentren mayor satisfacción en su trabajo, y para facilitar la asimilación de la formación técnica y profesional;
- c) que se tomen las medidas pertinentes, con la cooperación de las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de las de pescadores, a fin de que, en igualdad de circunstancias, se dé preferencia en las oficinas de empleo a las personas que hayan terminado un curso de formación público o privado;
- d) que se tomen las debidas disposiciones, con la cooperación de las organizaciones de armadores de barcos de pesca y de las de pescadores, particularmente en los países en vías de desarrollo, para que quienes hayan terminado cursos públicos o privados ingresen como trabajadores en barcos de pesca o para que, individualmente o mediante la creación de cooperativas para la adquisición y explotación conjunta de barcos de pesca u otros medios adecuados, adquieran y exploten barcos debidamente equipados; y
- e) que el número de pescadores que terminen su formación corresponda a la importancia de la flota y al equipo de pesca disponible o previsto en el país.

Financiamiento

8. 1) Los programas de formación de pescadores deberían organizarse sistemáticamente y su financiamiento debería establecerse sobre una base regular y adecuada que tenga en cuenta el desarrollo y las necesidades presentes y futuras de la industria pesquera.

2) Cuando sea necesario, el Estado debería contribuir financieramente a los programas de formación establecidos por las autoridades locales o por organismos privados. Esas contribuciones podrían efectuarse en forma de subvenciones generales, concesiones de terreno y edificios o proporcionando material de demostración (como barcos, motores, equipos náuticos e instrumentos de pesca), facilitando instructores gratuitamente o pagando las matrículas de los alumnos que siguen los cursos de formación.

3) La instrucción en los centros públicos de formación de pescadores debería ser gratuita. Además, debería facilitarse la formación de adultos y jóvenes que carecen de medios mediante una ayuda financiera y económica análoga a la prevista en los apartados 3) y 5) del párrafo 7 de la Recomendación sobre la formación profesional, 1962.

Normas de formación

9. 1) Las autoridades competentes, con la cooperación de los organismos mixtos mencionados en el apartado 3) del párrafo 5 de esta Recomendación, deberían definir y establecer las normas generales de formación de pescadores aplicables en todo el territorio del país. Estas normas deberían estar en armonía con los requisitos nacionales para obtener los diversos certificados de competencia de los pescadores, y deberían estipular:

- a) la edad mínima de admisión a los cursos de formación de pescadores;

- b) la naturaleza de los exámenes médicos (incluidas radiografías del tórax, pruebas acústicas y optométricas) exigidos de las personas que ingresan en los centros de formación; los exámenes, particularmente los de la vista y del oído, pueden ser diferentes según se refieran a cursos relativos a trabajos sobre cubierta o a los relacionados con las máquinas;
- c) el nivel de instrucción general necesario para poder ser admitido en los regímenes de formación de pescadores;
- d) las materias que sobre pesca, navegación, seguridad, mecánica, conservación y otras deberían figurar en el programa de formación;
- e) la extensión de conocimientos que en la formación práctica deban recibir los alumnos, con inclusión del tiempo de permanencia en los talleres mecánicos y en el mar;
- f) la duración de los cursos de formación para las diversas actividades de pesca y los diferentes niveles de competencia;
- g) la naturaleza de los exámenes al terminar los cursos de formación; y
- h) la experiencia y calificaciones del personal docente de las instituciones de formación.

2) Cuando no sea posible establecer normas aplicables en todo el país, las autoridades competentes, en cooperación con los organismos mixtos mencionados en el apartado 3) del párrafo 5 de esta Recomendación, deberían preparar un conjunto de disposiciones que se presentarán como recomendaciones que sirvan de guía a fin de establecer reglas tan uniformes como sea posible para todo el país.

III. PROGRAMAS DE FORMACIÓN

10. Los programas de formación de pescadores deberían basarse en un análisis sistemático de los trabajos que requiere la pesca, y deberían ser establecidos con la cooperación de los organismos mixtos mencionados en el apartado 3) del párrafo 5 de esta Recomendación. Deberían ser revisados periódicamente y puestos al día de acuerdo con los adelantos técnicos, y, en función del empleo que el estudiante vaya a ocupar a bordo, deberían incluir cursos sobre:

- a) técnicas sobre pesca, incluyendo cuando sea pertinente utilización y cuidado del equipo electrónico para la detección de peces, así como la manipulación, conservación y reparación del equipo de pesca;
- b) navegación, marinería, maniobras del barco, en forma adecuada tanto a la zona marítima respectiva como al tipo de pesca objeto del curso profesional de que se trate. Los cursos deberían también incluir un buen conocimiento de las Regulaciones internacionales para la prevención de abordajes marítimos;
- c) almacenamiento, limpieza y preparación del pescado a bordo;
- d) conservación del barco y otros asuntos conexos;
- e) manejo, conservación y reparación de máquinas de vapor o de combustión interna (gasolina o diésel) y otro equipo que los alumnos puedan ser llamados a utilizar;
- f) manejo y cuidado de las instalaciones de radio y de radar que los alumnos puedan ser llamados a utilizar;
- g) seguridad en el mar y seguridad en el manejo del equipo de pesca, incluidas cuestiones tales como la estabilidad, efectos de la congelación, lucha contra incendios, conservación de la impermeabilidad, seguridad personal, protección de aparatos y maquinaria, medidas de seguridad en el aparejo, seguridad en la sala de máquinas, maniobra de los botes salvavidas, utilización de las balsas neumáticas salvavidas, primeros auxilios, asistencia médica y otras materias conexas;
- h) temas de carácter teórico relacionados con la pesca, incluidas la biología marina y la oceanografía, cuyo estudio permitirá a los alumnos adquirir una amplia base para nuevos conocimientos y para proseguir su formación con fines de promoción, o pasar a trabajar en otras actividades pesqueras o en otro tipo de pesca;

- i) temas de educación general, que también podrían ser incluidos en forma más limitada en los cursos de corta duración;
- j) utilización, conservación y reparación de los sistemas de refrigeración, del equipo contra incendios, de las maquinillas de cubierta y auxiliares para la pesca y de otro equipo mecánico de los barcos de pesca;
- k) principios generales sobre instalaciones de fuerza eléctrica a bordo de los barcos y conservación y reparación de la maquinaria eléctrica y del equipo de los barcos de pesca;
- l) higiene y educación física, especialmente natación, cuando las instalaciones del centro de formación lo permitan;
- m) cursos de especialización sobre servicio en cubierta, servicio en máquinas y otras materias, que se dictarán después de un período preliminar de instrucción general relativa a la pesca.

11. 1) Siempre que sea adecuado y posible, deberían establecerse normas nacionales sobre certificados de competencia o diplomas que califiquen a una persona para que pueda actuar como capitán o patrón (diversos grados), segundo de a bordo (diversos grados), maquinista (diversos grados), técnico de pesca (diversos grados), contramaestre, pescador calificado (diversos grados), cocinero u otra categoría de personal de cubierta o de la sala de máquinas.

2) Los programas de formación deberían ser estructurados principalmente para preparar a los alumnos para que puedan obtener un certificado y estar directamente relacionados con las normas nacionales sobre certificados. Los programas deberían tener en cuenta la edad mínima y la experiencia profesional mínima que las autoridades competentes exigen respecto a los diversos grados de certificados de competencia.

3) En los casos en que no existan exámenes en el plano nacional o para una función determinada, los cursos de formación deberían de todas maneras preparar a los alumnos para actividades determinadas, como las que se han indicado anteriormente. Todos los alumnos que terminen con éxito dichos cursos de formación deberían recibir el diploma correspondiente.

12. 1) Deberían establecerse programas que capaciten a los pescadores para las funciones de patrón y de maquinista en todos los tipos de barco utilizados en la flota pesquera del país interesado, incluidos los barcos de mayor tonelaje que se dediquen a la pesca de altura.

2) Cuando sea apropiado a la clase de buques utilizados, se deberían establecer cursos superiores de pesca y navegación que estén al mismo nivel que los programas de formación de oficiales de la marina mercante, y que ofrezcan a la vez formación en materias propias de la industria pesquera.

13. La duración de los diversos cursos de formación debería ser suficiente para que los interesados puedan asimilar la instrucción recibida, y debería ser determinada en función de factores tales como:

- a) el nivel de formación necesario respecto de la ocupación para la cual se haya establecido el curso;
- b) el nivel general de educación y la edad que se exijan para ingresar en el curso;
- c) la experiencia práctica que tengan los estudiantes; y
- d) la necesidad que tenga el país de pescadores debidamente formados, observando, no obstante, un nivel de formación adecuado.

14. 1) El personal docente debería estar compuesto por personas que posean instrucción general amplia, conocimientos teóricos técnicos y experiencia satisfactoria en las actividades prácticas de la pesca.

2) Si no fuere posible contratar personal docente con las citadas calificaciones, debería contratarse a personas que tengan experiencia práctica en pesca y certificados de competencia adecuados.

3) Si no fuere posible contratar a tiempo completo personal docente con experiencia práctica en materia de pesca, debería contratarse a tiempo parcial personal con experiencia satisfactoria a este respecto.

4) Todo el personal docente debería tener aptitudes para la enseñanza y debería recibir formación pedagógica de las autoridades docentes competentes.

Formación preprofesional

15. En la medida en que lo permitan las condiciones generales del país y teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959, se debería proporcionar a los niños en edad escolar de las poblaciones de pescadores una formación preprofesional que incluya nociones prácticas sobre marinería elemental, técnicas fundamentales de pesca comercial y principios de navegación.

Cursos de corta duración para pescadores en actividad

16. Deberían organizarse cursos de formación para los pescadores en actividad, a fin de que éstos puedan completar sus conocimientos y aptitudes teóricos y prácticos, mantenerse al corriente de las técnicas modernas sobre pesca y navegación y adquirir las calificaciones necesarias para poder ascender en su empleo.

17. 1) Los cursos de formación para pescadores que trabajan deberían establecerse expresamente para los fines siguientes:

- a) completar los cursos básicos de larga duración mediante una formación superior especializada con fines de promoción;
- b) familiarizar a los estudiantes con las técnicas de la industria pesquera recién introducidas en la región, en la manipulación, conservación y reparación de los nuevos tipos de máquinas e instrumentos de pesca, e instruirlos en la construcción de estos últimos cuando sea pertinente;
- c) proporcionar formación en todos los niveles a los pescadores que no hayan podido participar en un curso básico de larga duración;
- d) proporcionar una formación acelerada en los países en vías de desarrollo.

2) Los cursos deberían ser de corta duración y considerarse como complementarios y no como substitutivos de los cursos básicos de formación a largo plazo.

18. Los cursos que pueden tomar la forma de cursos ambulantes en que los instructores y el equipo de demostración son enviados a centros pesqueros deberían realizarse en particular mediante:

- a) cursos nocturnos;
- b) cursos de temporada durante los meses de mal tiempo o cuando escasea la pesca; o
- c) cursos diurnos para los cuales los pescadores abandonan temporalmente su trabajo durante cortos períodos.

19. 1) Deberían adoptarse todas las medidas necesarias para que los pescadores que trabajan asistan a cursos de corta duración en tierra.

2) Los pescadores que trabajan deberían recibir una compensación financiera adecuada por los períodos en que asisten a cursos cortos de formación.

20. Cuando los cursos a largo plazo y los cursos de corta duración para pescadores que trabajan no respondan a las necesidades de formación, especialmente en zonas aisladas, se debería completarlos por medio de:

- a) cursos y programas especiales transmitidos por radio y televisión que den información sobre cuestiones de pesca;
- b) cursos por correspondencia especialmente adaptados a las necesidades de los pescadores que trabajan y preparados para grupos de estudio completados con conferencias o asistencia ocasional a escuelas de formación;
- c) visitas periódicas de investigadores e instructores a las poblaciones de pescadores.

IV. MÉTODOS DE FORMACIÓN

21. Los métodos de formación adoptados para los programas de formación de pescadores deberían ser lo más eficaces posible teniendo en cuenta la naturaleza de los cursos, la experiencia

de los alumnos, la instrucción general y la edad, así como el equipo de demostración y el apoyo financiero disponible.

22. La formación práctica en que participan los estudiantes debería constituir una parte importante de todos los programas de formación sobre pesca.

23. 1) Todas las instituciones que tengan programas de formación para personas que ingresan en la industria pesquera deberían utilizar barcos escuela para la instrucción en técnica de pesca, navegación y marinería, utilización de máquinas y otras actividades. Estos barcos deberían efectuar operaciones reales de pesca.

2) Los barcos escuela deberían estar, siempre que fuese posible, a disposición de las escuelas técnicas que proporcionen formación superior.

24. 1) En los cursos de formación debería utilizarse material de demostración, como motores, equipo de pesca, modelos de barcos de pesca, equipos de taller e instrumentos náuticos auxiliares.

2) El material de demostración debería ser preparado en colaboración con las instituciones de investigación de la industria pesquera y debería incluir, siempre que fuere posible, los más recientes equipos e instrumentos auxiliares de pesca y navegación.

3) Este material de demostración debería ser seleccionado en relación con la instalación, botes y máquinas que el estudiante pueda ser llamado a utilizar.

4) Las películas y otros medios auxiliares audiovisuales, aunque pueden ser útiles en algunos casos, no deberían reemplazar al material de demostración en cuya utilización los estudiantes participen activamente.

5) Deberían organizarse visitas de los alumnos a los barcos de pesca equipados con instalaciones modernas o especiales, a las instituciones de investigación de la industria pesquera o a los centros de pesca distantes de la zona en que esté ubicada la escuela.

25. La formación práctica podrá también facilitarse mediante períodos de pesca en el mar a bordo de buques pesqueros comerciales.

26. La formación teórica y la enseñanza general que se den como parte de la formación profesional deberían estar directamente relacionadas con los conocimientos y calificaciones exigidos de los pescadores y, siempre que fuere posible, constituir parte integrante de la formación práctica impartida.

V. COOPERACIÓN INTERNACIONAL

27. 1) Todos los países deberían cooperar para promover la formación profesional de los pescadores, especialmente en aquellos que están en vías de desarrollo.

2) Dentro del marco de esta cooperación cuando sea del caso se podría, por ejemplo:

- a) con la ayuda de organizaciones internacionales o de otros países, obtener y preparar personal docente para establecer y mejorar los servicios de formación pesquera;
- b) establecer con otros países centros comunes de formación o instituciones comunes de investigación de la industria pesquera;
- c) proporcionar medios de formación a estudiantes o a instructores estudiantes extranjeros, seleccionados a este efecto, y enviarlos a centros de formación en el extranjero;
- d) organizar intercambios internacionales de personal y celebrar seminarios y reuniones de grupos de trabajo internacionales;
- e) proporcionar instructores para las escuelas de formación pesquera de otros países.